Die Haftung des Binnenschiffers.

Inaugural-Dissertation

zur

Erlangung der Doktorwürde

der

juristischen Fakultät

der

Friedrich-Alexanders-Universität zu Erlangen

vorgelegt von

Randolf Freiherr von Breidbach
Gerichtsreferendar aus Bonn.

Approbation: 16. März 1938.

Buchdruckerei M. Krahl, Erlangen-Bruck
1938

938/99

Dekan: Professor Dr. jur. August Köhler
Referent: Professor Dr. jur. Eugen Locher.

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

Meinen Eltern!

Inhalts-Uebersicht.

		Seite
A. § 1.	Genügen die Haftungsbestimmungen des Binnenschifffahrtsgesetzes im modernen Binnenverkehr?	1
B. § 2.	Die Haftung des Binnenschiffers	4
	a) Der Schiffer und sein Tätigkeitsbereich	5
	b) Die rechtspolitische Begründung der Schifferhaftung	7
	c) Das Wesen der Haftungsbestimmung und die diesbezüglichen Sonderregelungen	8
	1. Die Verjährung	10
	2. Die Verklarung	11
	3. Beweislast und Haftung	12
§ 3.	Der Umfang der Haftung	13
	a) Der Begriff der Dienstverrichtungen	13
	b) Die Sorgfaltspflicht des Schiffers	15
§ 4.	Die Abdingbarkeit der Haftungsbestimmungen	20
	a) Die Einschränkung der Haftung durch den Schiffseigner	21
	b) Die Bedeutung der Haftungseinschränkung für die Schifferhaftung	22
	c) Die Grenzen der Abdingbarkeit	26
§ 5.	Die Haftung im einzelnen	29
	a) Die Haftung gegenüber dem Eigner	29
	1. Aus dem nautischen Wirkungskreis des Schiffers	29
	2. Die Haftung aus dem kaufmännischen Wirkungskreis	34
	b) Die Haftung gegenüber den in § 7 Abs. 2 BSchG. genannten Personen	37
	1. Die Haftung gegenüber den Ladungsbeteiligten	38
	aa) Aus außervertraglichen Verpflichtungen	38
	bb) Aus vertraglichen Verpflichtungen des Schiffseigners	41
	2. Die Haftung gegenüber den Passagieren	45
	3. Die Haftung gegenüber der Schiffsbesatzung	45
	c) Die Haftung gegenüber Dritten	46
C. § 6.	Schlußbetrachtung	47

Schrifttum.

Begründung zum dritten Entwurf eines Gesetzes betr. die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt (Begr.).

Bleyer, Großschiffahrtsweg Donau-Main-Rhein Regensburg 1916.

Bohlen Ernst, Grundzüge der rechtlichen Stellung des Binnenschiffers. Diss. Würzburg 1910.

Brodmann, Ueber die Haftung für Fahrlässigkeit, insbes. über die Haftung des Schiffers, im Arch. f. Ziv. Prax., Bd. 99, S. 327 ff.

Das Bürgerliche Gesetzbuch mit besonderer Berücksichtigung der Rechtsprechuug des Reichsgerichts I. Bd., 6. Aufl., 1928; II. Bd., 8. Aufl., 1934. Recht der Schuldverh. (RGRKomm.) Berlin u. Leipzig.

Eckstein, F., Zur vertraglichen Haftung des Schiffseigners über die Ladung. In der verkehrsrechtl. Rundschau 1929, Sp. 432.

Eglin, Otto, Die rechtliche Stellung des Schiffseigners und des Schiffers unter bes. Berücksichtigung der Verhältnisse am Rhein. Diss. Heidelberg 1933.

Enneccerus-Nipperdey, Lehrbuch des Bürgerlichen Rechts, I. Bd. Allg. Teil, 15. Bearbeitg., Marburg 1931.

Förtsch, Gesetze, betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt und der Flößerei, 2. Aufl., Leipzig 1900.

Gierke, Jul. von, Freizeichnung bei Umzugstransport im Zentralblatt für Handelsrecht. 26, S. 322 ff.

Goldmann, S., Das Reichsgesetz betr. die privatrechtl. Verhältnisse der Binnenschiffahrt vom 15. Juni 1895. Berlin 1896.

Hatschek, Hans, Das deutsche Binnenschiffahrtsrecht, Leipzig 1896.

Koenig, Zur Rechtserneuerung auf dem Gebiete des Binnenschifffahrtsrechts, in Deutsche Verwaltung, 1937 S. 15.

Kuhn, W., Haftung des Schiffseigners als Frachtführer und Einwirkung von Verfrachtungsbedingungen auf die gesetzliche Haftung. Diss. Göttingen, 1932.

Landgraf, Das Reichsgesetz betr. die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt und der Flößerei vom 15. Juni 1895, 2. Aufl., Berlin 1900.

Makower-Loewe, Gesetze betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt u. der Flößerei, 5. Aufl., Berlin 1915.

Manthe, Der Konkurrenzkampf Binnenschiffahrt und Reichsbahn vor dem Ende? In die Freie Donau, Heft 8, des 18. Jgs.

Mittelstein, Max, Deutsches Binnenschiffahrtsrecht, I. Bd., 2. Aufl., Leipzig 1905. (Kom.).

— in Ehrenbergs Handbuch des gesamten Handelsrechts, VII. Bd., 1. Abt. (Mittelstein-Ehrenberg) Leipzig 1918.

— Ortsgebrauch als Gewohnheitsrecht oder Verkehrsitte im Binnenschiffahrtsverkehr. In Leipziger Zeitschrift für Deutsches Recht, 1916, Sp, 8ff.

Müller-Erzbach, Rudolf, Deutsches Handelsrecht 2. und 3. Aufl., Tübingen, 1928.

— Gefährdungshaftung und Gefahrtragung im Arch. f. Ziv. Prax. Bd. 106, S. 309ff.

Perels, L., Die Stellung des Kapitäns im deutschen Seehandelsrecht, in der Zschr. für das gesamte Handelsrecht, Bd. 57 S. 336ff., Bd. 58, S. 1ff.

Protokolle zum Gesetz betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt (Prot.).

Reiter, Julius, Die Rechtsstellung des Binnenschiffers, Diss. Würzburg 1931.

Schaps-Mittelstein, Das deutsche Seerecht, Kommentar zum 4. Buch des Handelsgesetzbuches. Bd. I, 2. Aufl., 1920.

Schneider, J., Die Fortbildung des Binnenschiffahrtsrechts in der Verkehrsrechtlichen Rundschau, 1928, Spalte 12 und 67ff.

— Das Notrecht der Binnenschiffahrt, Berlin 1933.

Schümann, Das Reichsgericht und seine Rechtsprechung auf den Binnenwasserstraßen. In der Hanseatischen Rechts- und Gerichtszeitung, 1932, Sp. 522ff. und in der Jur. Rundschau für die Privatversicherung, 1930, Sp. 425ff.

Siegel, Otto, Die zwischenstaatliche Vereinheitlichung des Binnenschiffahrtsrechts. In Die Freie Donau, 1931, S. 99.

Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich 1908 (Stat. Jb.).

Staub-Gadow, Kommentar zum Handelsgesetzbuch, bearbeitet v. Pinner. Bondi, Gadow u. Heinichen. 4. Bd., 14. Aufl., Berlin und Leipzig 1933.

Staub-Koenige, Kommentar zum Handelsgesetzbuch, bearbeitet von Koenige, Pinner und Bondi. 3. Bd. 12/13. Aufl., Berlin und Leipzig, 1926.

Stenographische Berichte des Reichstags, 9. Legislaturperiode, 3. Session (Sten. Ber.).

Titze, H., Die Unmöglichkeit der Leistung nach deutschem bürgerlichem Recht. Leipzig 1900.

Vogels, Ergebnis der Konferenz zur Vereinheitlichung des Binnenschiffahrtsrechts, (17. Nov. bis 9. Dez. 1930) In der Zschr. für ausländisches und internationales Privatrecht (Herausg. von Rabel) 5. Jg. S. 308ff.

de Voss, Johann, Die rechtliche Stellung des Binnenschiffers zum Schiffseigner. Diss. Göttingen, 1895.

Wellner, Karl, Die Binnenschiffahrt in der alten und neuen Reichsverfassung unter Berücksichtigung der Entwürfe. Diss. Erlangen, 1920.

Werneburg, Die Haftung des Frachtführers im Binnenschiffahrtsrecht. In der Zschr. für Eisenbahn- und Verkehrsrecht, 49. Bd., S. 212ff.

— Ueber Auslegung und Einwirkung von Schleppbedingungen in den Schleppverträgen der Binnenschiffahrt. In Arch. für Rechtspflege in Sachsen, Thüringen und Anhalt. 1936, S. 97ff.

Zschucke, Binnenschiffahrtsrecht. Bei Frank, Nat.soz. Handb. für Recht und Gesetzgebung. München, 1935, S. 1279ff.

— Schritte zur Vereinheitlichung der Binnenschiffahrt in der Hanseatischen Rechts- und Gerichtszeitung, 1923, Sp. 441.

Abkürzungen.

Arch. f. R.Pfl. = Archiv für Rechtspflege in Sachsen, Thüringen u. Anhalt, herausgegeben von Degen und Warneyer, Leipzig.

Arch. Ziv. Prax. = Archiv für die zivilistische Praxis, herausgegeben von Heck, Rümelin, Wendt u. a. Tübingen.

BGB. = Bürgerliches Gesetzbuch.

BSchGes. = Gesetz betreffend die privatwirtschaftlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt.

Die Freie Donau = Die Freie Donau, Verkehrs- und Wirtschaftszeitung für die Donauländer, Regensburg.

DJ. = Deutsche Justiz, Rechtspflege und Rechtspolitik. Herausgegeben von Gürtner.

DRZ. = Deutsche Richter Zeitung.

Deutsche Verwaltung = Deutsche Verwaltung, herausgegeben von Stuckart. Berlin.

ESch-Akte = Gesetz betreffend die Elbschiffahrtsakte vom 22. 3. 1923 (RGBl. 1923, II/185).

ESchPVO. = Elbschiffahrtspolizeiverordnung vom 27. 1. 1933 (RGBl. 1933, II/19).

FGG. = Gesetz betreffend die Angelegenheiten der Freiwilligen Gerichtsbarkeit.

Hans. RGZ. = Hanseatische Rechts- und Gerichtszeitung herausgegeben von Arndt u. a.

HRR. = Höchstrichterliche Rechtsprechung.

JRPV. = Juristische Rundschau für die Privatversicherung. Herausgegeben von Neumann, Berlin.

JW. = Juristische Wochenschrift, herausg. v. deutschen Anwaltsverein.

LZ. = Leipziger Zeitschrift für Deutsches Recht. Begründet von Düringer-Jaeger-Koenige.

OLG. Rspr. = Die Rechtsprechung der Oberlandesgerichte auf dem Gebiete des Zivilrechts, Berlin und Leipzig.
Recht = Das Recht. Jur. Zentralblatt für Praktiker begründet von Soergel.
RGZ. = Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen.
ROHG. = Entscheidungen des Reichsoberhandelsgerichts.
RhSchPO. = Rheinschiffahrtspolizeiordnung von 1913. Neue Fassung in den Materialien des Vereins zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen, Duisburg, Heft 9.
SSZ. = Speditions- und Schiffahrtszeitung (Deutsche Speditions- und Reederei-Zeitung Hamburg). Herausgegeben von Everth, Kes & Everth, Berlin.
St. u. SchPVO. f. d. westdeutschen Kanäle, Strom- und Schiffahrtspolizeiverordnung für die westdeutschen Kanäle vom 29. 12. 1922 in der Fassung vom 28. 12. 1926. (RGBl. 1923, II/2; 1927, II/8).
VO. ü. RhSch.-Pat. = Verordnung über Rheinschiffahrtspatente vom 3. 7. 1925 (Bad. Ges. u. Verordnungsblatt 1915 Nr. 29) abgeändert durch die Verordnung über Rheinschiffahrtspatente v. 8. 7. 1932 (Bad. Ges. u. Verordnungsbl. 1932, Nr. 38).
VO. ü. ESch.Zeugn. = Verordnung über Elbschiffahrtszeugnisse v. 2. 7. 1926 (RGBl. II, 364.
ZBlH. = Zentralblatt für Handelsrecht.
Zschr. f. Eisenb. u. Verkr. = Eisenbahn- und verkehrsrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen. Zeitschrift für Eisenbahn- und Verkehrsrecht, begründet von Eger.
ZHR. = Zeitschrift für das gesamte Handelsrecht, begründet von Goldschmidt.

A.

§ 1. Genügen die Haftungsbestimmungen des Binnenschiffahrtsgesetzes im modernen Binnenverkehr?

Zu Unrecht ist ein Großteil der Oeffentlichkeit bereit, die Bedeutung der Binnenschiffahrt im heutigen Wirtschaftsleben zu unterschätzen, in ihr gegenüber dem Hauptverkehrsträger, der Eisenbahn, das „dienende Gewerbe“ [1]) zu sehen. Es ist richtig, daß die Binnenschiffahrt ihre Monopolstellung im Binnenverkehr, die sie hauptsächlich mit der Gründung des Deutschen Zollvereins mit dem Jahre 1834 erhalten hatte, durch die ungewöhnliche Entwicklung des europäischen und innerdeutschen Straßen- und Schienennetzes einbüßen und diese ihre Stellung der Eisenbahn abtreten mußte. Neben und in Ergänzung des neuen Verkehrsmittels vermochte sie sich voll und ganz in der Uebergangszeit zu behaupten [2]). Ebenfalls begünstigt durch die Fortschritte des neuen Zeitalters im Schiff- und Maschinenbau hat sich die Binnenschiffahrt mehr und mehr den veränderten Verkehrsbedingungen anzupassen gewußt und so an der gesamten wirtschaftlichen und verkehrstechnischen Entwicklung Deutschlands

1) Schneider. a.a.O., in Verkr.Rsch. 1928, S. 67.

2) Angesichts der alle damals geltenden Zeitbegriffe überholenden Eisenbahnen war die Lage für die Binnenschiffahrt nicht ungefährlich. Um sie vor der schädlichen Konkurrenz der Eisenbahnen zu schützen, forderte daher der Abgeordnete Wigger schon im Jahre 1875, man möge dem Reichseisenbahnamt auch die Wasserstraßen unterstellen, um so einer einseitigen Bevorzugung der Eisenbahnen zu begegnen. Wellner a.a.O. S. 17. Eine ähnliche Forderung wurde noch in jüngster Zeit von den niederrheinischen Handelskammern und dem Verein zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen gestellt. Näheres bei Manthe, a.a.O., Heft 8, 18. Jg. der Freien Donau.

zu Ende des vorigen und zu Beginn dieses Jahrhunderts in erhöhtem Maße teilgenommen[1]). Der Weltkrieg hat diese Aufwärtsentwicklung gehemmt[2]). Das Versailler Diktat hat vollends mit seinen Bestimmungen über die Abtretung großer Mengen von Schiffsladeräumen der Binnenschiffahrt schwere Wunden geschlagen. Trotzdem hat sie auch in der Nachkriegszeit von ihrer früheren Bedeutung nichts eingebüßt[3]) und die Hilfe, die ihr das Reich während der schweren Wirtschaftskrise im Jahre 1932 durch die Notgesetze der Binnenschiffahrt zu bringen versuchte, läßt erkennen, daß auch die leitenden Stellen des Weimarer Staates die Bedeutung der Binnenschiffahrf für die gesamtdeutsche Verkehrswirtschaft nicht verkannten. Die Krise ist heute überwunden. Denn das dritte Reich hat die Bedeutung der Binnenschiffahrt im Rahmen des Vierjahresplanes voll erkannt. Die Verkehrs- und Förderungsziffern des Jahres 1937 liegen wiederum 15% höher als die des Vorjahres z. T. überbieten sie bereits bie bisherigen Höchstziffern des Jahres 1929[4]). Diese aufsteigende Tendenz der Förderungsziffern dürfte angesichts des Ausbaues der Großwasserstraßen, wie des Mittelland- und des Rhein-Main-Donau-Kanals noch nicht zum Stillstand gekommen sein.

Zusammenfassend kommt man zu dem Ergebnis, daß die Binnenschiffahrt seit der Mitte des vorigen Jahrhunderts ständig an Bedeutung gewinnt und heute den ihr durch die Verordnung über den organischen Aufbau des Verkehrs[5]) zugewiesenen Platz als gleichberechtigte

1) Nur einige Zahlen seien genannt, welche diese Entwicklung kennzeichnen: 1882 gab es nur 29 Schiffe über 800 to, 1902 waren es bereits 969 und 1912 erhöhte sich die Zahl auf 1650 Schiffe. Stat. Jb. 1908, S. 101.

2) Bleyer, a.a.O. S. 1.

3) Vgl. hierzu die Aufstellung über den Anteil der Binnenschiffahrt am Gesamtgüterverkehr bei Schneider. Das Notrecht der Binnenschiffahrt, S. 3 und die Bilanz der deutschen Binnenflotte in Heft 5, 14. Jg. d. Freien Donau, S. 161.

4) Handelsteil der Frankfurter Zeitung vom 6. 1. 1938, S. 7.

5) § 2 der VO. über den organischen Aufbau des Verkehrs vom 25. 9. 1935, (RGBl. I, 1169).

Reichsverkehrsgruppe neben den restlichen Verkehrsgruppen voll verdient.

Spät im Vergleich mit der schon vordem nicht unbedeutenden Stellung der Binnenschiffahrt hat der Gesetzgeber erst im Jahre 1896 dieses Gebiet durch das Gesetz betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt einer einheitlichen Regelung unterworfen. Trotz der augenfälligen Entwicklung dieses Verkehrszweiges seit der Jahrhundertwende ist diese Regelung im wesentlichen bis heute beibehalten worden.

Auch die im Binnenschiffahrtsgesetz enthaltenen Haftungsbestimmungen haben trotz ihrer ausschlaggebenden Bedeutung gerade für den täglichen Rechtsverkehr bis auf den heutigen Tag keine gesetzliche Aenderung erfahren. Der Grund hierfür dürfte darin zu suchen sein, daß man nicht zuletzt das Gebiet der Haftung dem internationalen Uebereinkommen vorbehalten wollte[1]) und außerdem die bestehenden Haftungsbestimmungen wegen ihrer — allerdings begrenzten — Abdingbarkeit nicht übermäßig drückend empfand. Erst die Erkenntnis der Schwierigkeiten, welche internationalen Vereinbarungen entgegenstehen und die Unzahl der Haftungsklauseln, die in der Praxis die Entscheidungen der Gerichte außerordentlich erschweren, haben zu der Forderung nach einer umfassenden Neugestaltung des gesamten Reichsgebietes und der Haftungsbestimmungen geführt[2]). Diesem Verlangen ist der Gesetzgeber jedoch bislang noch nicht nachgekommen. Denn sowohl das Vollstreckungsschutzgesetz für die Binnenschiffahrt vom 24. 5. 1935, (RgBl. I 289) wie das Gesetz zur Aenderung des Gesetzes betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt vom 29. 7. 1936 (RGBl. I, 581) enthält nur Teillösungen, welche sich mit der Rechtsstellung des Schiffsgläubigers und mit

1) In diesem Zusammenhang verdient ein internationales Uebereinkommen, u. a. über den Schiffszusammenstoß Beachtung. Näheres bei Vogels, a.a.O., S. 308. Vgl. auch Siegel, a.a.O., S. 99 und Zschucke, a.a.O., in Hans. RGZ. 23, Sp. 441.

2) Schneider Verkr.RSch. 1928, S. 12.

den Eintragungsvoraussetzungen von Binnenschiffen befassen. Eine Reform des gesamten Rechtsgebietes und der Haftungsbestimmungen steht mithin noch bevor. Die hauptsächliche Aufgabe dieser Reform wird es sein, den vielen, im Binnenschiffahrtsrecht üblichen Handelsbräuchen gerecht zu werden und — um mit Zschucke [1]) zu sprechen — „die Möglichkeit freier Vereinbarung einzuschränken". Bei einer derartigen Zielsetzung sind vor allem die Freizeichnungsklauseln betroffen. Die generellen Haftungsbestimmungen würden dann wieder in den Vordergrund treten. Ob angesichts der veränderten Wirtschaftsverhältnisse eine Neufassung der Bestimmungen selbst notwendig ist, dieser Frage gilt, soweit es sich um die Haftung des Binnenschiffers handelt, die nachfolgende Betrachtung.

B.

§ 2. Die Haftung des Binnenschiffers.

Die Bestimmung des Binnenschiffahrtgesetzes, (§ 7 BSchGes.) kraft der der Schiffer für den von ihm verschuldeten Schaden haftet, nimmt scheinbar in der Praxis gegenüber den §§ 3 und 4 BSchGes., welche die Haftpflicht des Schiffseigners zum Inhalte haben, eine untergeordnete Bedeutung ein. Denn obwohl der Schiffseigner vorwiegend nur beschränkt haftet, hält sich der durch Verschulden des Schiffers Geschädigte für gewöhnlich nur an den kapitalkräftigen Schiffahrtsunternehmer. Letzterer ist nämlich gemäß § 3 BSchGes. auch für den Schaden verantwortlich, welchen eine Person der Schiffsbesatzung, zu der auch der Schiffer gehört (§ 3 Abs. 2 BSchGes.) einem Dritten in Ausführung ihrer Dienstverrichtung schuldhaft zufügt. Gerade der letztere Umstand zeigt indessen, daß die Frage nach Bestehen und Umfang der Schifferhaftung auf dem Weg über § 3 BSchGes. einer neuen Bedeutung zugeführt wird. Ihre Beantwortung bestimmt nämlich auch den Umfang der Schiffseignerhaftung. Eine

1) Zschucke, bei Frank, a.a.O., S. 1286.

eingehende Stellungnahme hierzu ist demnach durchaus gerechtfertigt.

Die Grundlage der Haftung des Binnenschiffers findet sich in § 7 BSchGes. Während Absatz 1 allgemein die Grenzen der Haftung festlegt, bestimmt Absatz 2 den Kreis derjenigen Personen, denen der Schiffer im Rahmen dieser Haftung zum Schadenersatz verpflichtet ist. Mithin setzt die Behandlung der einzelnen Haftungsfälle die generelle Festsetzung des Umfangs der Haftung voraus. Diese Frage kann wiederum nur im Zusammenhang mit der Begriffsbestimmung des Schiffers im Sinn des Binnenschiffahrtsgesetzes, der rechtspolitischen Begründung seiner Haftung und der allgemeinen Haftungsvoraussetzung beantwortet werden.

a) Der Schiffer und sein Tätigkeitsbereich.

Das Gesetz versteht unter einem Schiffer den Führer des Schiffs, d. h. den verantwortlichen Leiter. Fügt man dieser Definition noch die Begriffsbestimmung des Binnenschiffes hinzu als eines Schiffes, das — mit oder ohne eigene Triebkraft — bestimmt und geeignet ist, auf Binnengewässern zu verkehren [1]), so ergeben sich für den Begriff des Binnenschiffers folgende wesentliche Merkmale: zunächst ist es nicht notwendig, daß der Schiffer auch Eigentümer des Schiffes ist. Das kann zwar der Fall sein — einen derartigen Schiffer nennt man Partikulierschiffer — muß es aber nicht; in den meisten Fällen — das Gesetz behandelt diese Fälle als die regelmäßigen [2]) — ist der Schiffer auf Grund eines Dienstvertrages mit dem Schiffseigner oder mit dem in die Rechte des Schiffseigners eingetretenen Ausrüster zur Führung des Schiffes verpflichtet. Da nur die Führung als solche entscheidend ist, kann es nicht von Bedeutung sein, ob der Schiffer das Schiff lange oder kurze Zeit führt, ob das Schiff nur

1) Mittelstein-Ehrenberg, a.a.O., § 14 a. A.

2) Im folgenden soll daher auch nur hiervon die Rede sein, umsomehr als die Haftung des Partikulierschiffers nicht der Schiffer- sondern d. Schiffseignerhaftung angeglichen ist (§ 4 Abs. 2 BSchGes.).

im Heimathafen Verwendung findet[1]) oder ob es sich von dort entfernt. Daher ist auch ein Ewerführer — Taglöhner, der im Auftrag seines Dienstherrn eine Frachtfahrt von auch nur einigen Stunden auszuführen hat, Schiffer im Sinne des Gesetzes[2]). Seine Tätigkeit wird sich allerdings im wesentlichen auf die nautische Führung beschränken. In seinem umgrenzten Wirkungskreis wird er schwerlich verantwortungsvolle Entscheidungen zu treffen haben[3]). Damit ist aber nicht gesagt, daß der Schiffer einzig mit der nautischen Führung des Schiffes betraut ist. Bestimmend für den Schifferbegriff ist vielmehr weiterhin die verantwortliche Leitung des Schiffsbetriebs. Hieraus ergeben sich die Pflichten gegenüber dem Schiffseigner, den Ladungsbeteiligten und den zu befördernden Personen und andererseits die Rechte gegenüber der Schiffsbesatzung im Rahmen des § 23 BSchGes. Ein Lotse oder ein mit der Führung des Ruders betrauter Schiffsmann kann demnach niemals Schiffsführer im vorgenannten Sinne sein.

Schiffsführer in diesem Sinne kann vielmehr nur der Führer eines Binnenschiffes sein, gleichgültig, ob es sich um einen Lastkahn oder um ein Schiff mit eigenem Antrieb handelt.

Die öffentlich-rechtlichen Voraussetzungen, unter denen dem Schiffer die Berechtigung zur Führung eines Binnenschiffes erteilt wird, sind zwar nicht so streng wie die entsprechenden seerechtlichen Bestimmungen. Immerhin muß auch hier ein Befähigungsnachweis erbracht werden, dessen Bestätigung durch Urkunde von einer längeren, erfolgreichen Ausbildung im Schiffergewerbe abhängig ist[4]). Außerdem wird ein gewisses Mindestalter[5])

1) RGZ. 48/68.
2) RGZ. 60/378; Hans. RZ. 19/321.
3) Vgl. hierzu die §§ 15/19 BSchGes.
4) Im Stromgebiet des Rheins wird z. B. als Grundbedingung eine praktische sechs- bis siebenjährige Ausbildung im Schiffergewerbe gefordert (Art. 1 Ziff. 2 der VO. über RhSch-Pat.). Im Stromgebiet der Elbe muß der Nachweis praktischer drei- bis vierjähriger Ausbildung erbracht werden (Art. 30 ESch.Akte).
5) So die Vollendung des 21. Lebensjahres im Stromgebiet der Elbe (Art. 5 der VO. ü. ESch-Zeugn.), die Vollendung des 23.

verlangt; an körperliche und geistige Eigenschaften werden besondere Anforderungen gestellt[1]). Angesichts der erhöhten Gefahren, welche die Schiffahrt mit sich bringt und dem Wert der Güter, die diesen Gefahren ausgesetzt werden, sind die Anforderungen an den Schiffer nur allzu berechtigt.

b) Die rechtspolitische Begründung der Schifferhaftung.

Durch die gesetzliche Festlegung einer strengen Schifferhaftung wird verhütet, daß technisch ungeschultes Personal mit der Schiffsführung betraut wird. Aber auch den Interessen des Schiffseigentümers ist hiermit gedient. Denn der Schiffer ist vielfach Vertreter des Schiffseigners und als solcher tätig im Rahmen der zur Vertragserfüllung notwendigen Handlungen. Da er somit für ihn haftet (§§ 3 BSchGes. und 278 BGB.), ist es verständlich, daß der Schiffseigner nur verlässigen und fähigen Leuten die Führung von Schiff und Ladung anvertrauen will. Der bereits erwähnte Umstand indessen, daß der Eigner einerseits das Verschulden des Schiffers zu vertreten hat, daß für ihn aber andererseits keine Möglichkeit besteht, den Schiffer in seiner Fürsorgepflicht für die anvertrauten Vermögenswerte zu überwachen, war die Veranlassung zu einem verstärkten Schutze des Schiffseigners. Dem ist der Gesetzgeber mit der Bestimmung über die persönliche Haftung des Schiffers in § 7 BSchGes. nachgekommen. Der Paragraph ist in Anlehnung an § 511 HGB. gebildet. Erscheint diese Bestimmung schon im Seerecht angesichts der bedeutenden Vermögenswerte, für die der Kapitän als Angestellter des Reeders haften muß, äußerst hart, so dürfte er im Binnenschiffahrtsrecht doppelt schwerwiegend sein. Denn die soziale Stellung des Binnen-

und, bei Führung von Dampfschiffen, des 25. Lebensjahres im Gebiet des Rheins und der westdeutschen Kanäle. (Art. 1 der VO. ü. RhSch-Pat. § 6 St. u. SchPVO. f. d. westd. Kanäle).

1) Im Stromgebiet des Rheins und der Elbe ist ein amtsärztliches Zeugnis über ausreichendes Seh-, Hör- und Farbunterscheidungsvermögen erforderlich (Art. 1 der VO. ü. RhSch-Pat. u. Art. 4 der VO. ü. ESch-Zeugn.).

schiffers liegt noch weit unter der des Schiffskapitäns, eine Beteiligung am Gewinn des Unternehmens als Ausgleich für die Gefahrtragung ist in der Praxis der Binnenschifffahrt unbekannt und oftmals übersteigt schon die Zahlung einer Versicherungsprämie die wirtschaftlichen Kräfte des Schiffers. Die Haftung ist eine Auswirkung seiner selbständigen Stellung und ein Ausgleich der Mithaftung des Eigners mit dem hauptsächlichen Zweck, „die Achtsamkeit des Schiffers bei der Wahrung der im anvertrauten Interessen zu schärfen“ [1]).

c) Das Wesen der Haftungsbestimmung und die diesbezüglichen Sonderregelungen.

Die Haftungsbestimmung des § 7 BSchG. ist nicht der gesetzgeberische Ausdruck einer historischen Reminiszenz aus einer Zeit, in der die Haftung des Schiffers durch dessen wirtschaftliche Selbständigkeit und dessen Anteil am Gelingen und Gewinn eines eigenen Unternehmens bedingt war. Der hauptsächlich aus sozialpolitischen Erwägungen geführte Kampf gegen die Haftungsbestimmung in der 23. Sitzung des Reichstages [2]) der das Binnenschifffahrtsgesetz in seinem dritten und letzten Entwurf zu verabschieden hatte, beweist, daß sich die Schöpfer des Gesetzes der Härten, welche die Vorschrift in sozialer Hinsicht darstellte, voll bewußt waren. Trotzdem haben sie grundsätzlich von Anfang an daran festgehalten, und nur in einzelnen Fällen zu Gunsten des Schiffers Aenderungen getroffen [3]). Der Abgeordnete Letocha, der stellvertretende Vorsitzende der neunten Gesetzeskommission, begründet die Fassung des § 7 BSchG. mit dem allgemeinen Grundsatz, daß jeder, der Schaden zufügt, dafür einstehen muß [4]). So verblieb in § 7 die Bestimmung, daß der Schiffer für

1) Goldmann, Anm. 3a zu § 7.

2) Vgl. Sten.Ber. der 9. Legislaturperiode, 3. Session.

3) Vgl. die Beschränkung der Haftung des Partikulierschiffers (§ 4 Abs. 2 BSchG.), die Beweislastregelung zu Lasten des Frachtführers (§ 58 BSchG.) die sachliche Einschränkung seiner Haftung (§ 59 BSchG.).

4) Sten. Ber. a.a.O., S. 531 A.

jeden durch die Vernachlässigung seiner Sorgfalt entstandenen Schaden haftet.

Die Haftung tritt ein, wenn ein Schaden vom Schiffer verursacht und verschuldet ist. Zu ersterem Kriterium bedarf es keiner näheren Erläuterung, da sich die Bestimmung des Kausalzusammenhangs mangels besonderer Anhaltspunkte im Binnenschiffahrtsgesetz nach den Regeln der adäquaten Verursachungstheorie vollzieht. Die zweite Voraussetzung, unter der die Haftung eintritt, ist ein Verschulden des Schiffers. Angesichts der Tatsache, daß auch Fälle denkbar sind, in denen der Schiffer für fremdes Verschulden haftet[1]), mag diese Feststellung zunächst zweifelhaft erscheinen. Bei näherem Zusehen ergibt sich jedoch, daß diese Haftung aus fremdem Verschulden eine solche aus eigenem voraussetzt. Denn in den Fällen der §§ 831 Abs. 2, 832 BGB., die einzig in Betracht kommen, tritt eine Haftung des Schiffers nur dann ein, wenn ihn bei Auswahl oder Beaufsichtigung von Besatzungsmitgliedern ein eigenes Verschulden trifft[2]). Dabei kehrt sich die Beweislast um. Die Schuldhaftung scheint auch durch § 8 Abs. 3 BSchG. erschüttert zu sein. Hiernach hat der Schiffer bei Nichtbeachtung der im Ausland geltenden Vorschriften, insbesondere der Polizei-, Steuer- und Zollgesetze den daraus entstehenden Schaden zu ersetzen. Der Wortlaut der Bestimmung enthält nichts, woraus hervorgeht, daß der Schiffer nur haftet, wenn ihn an der Nichtbeachtung dieser Vorschrift ein Verschulden trifft. Daß diese Grundregel des § 7 BSchG. indessen auch hier zu unterstellen ist, hat erstmalig Perels[3]) in Auslegung des § 515 HGB. befürwortet und damit begründet, daß der § 515 HGB., der inhaltlich dem § 8 Abs. 3 entspricht, nur als Ausführung zu § 511 HGB., der ebenso wie § 7 BSchG. den Grundsatz der Schuldhaftung im Seerecht aufstellt, anzusehen sei. Mit Recht hat diese Auslegung keine Gegner gefunden. Sie ist auch widerspruchslos in

1) Siehe S. 35 der Arbeit.
2) Vgl. Perels, a.a.O., 391.
3) Perels, a.a.O., S. 389.

das neuere Schrifttum zum Binnenschiffahrtsrecht übernommen worden[1]). Der Grundsatz der Verschuldenshaftung ist daher durch den § 8 Abs. 3 BSchG. nicht verschärft. Auf welche Weise andererseits die Praxis eine Haftungseinschränkung zu erreichen versucht, soll im einzelnen später behandelt werden.

Schon oben wurde festgestellt, daß die Haftung des Schiffers aus ursächlichen Verschulden keine Besonderheit gegenüber der allgemeinen Haftungsverpflichtung des Schuldrechts darstellt. In Ermangelung besonderer Vorschriften des Binnenschiffahrtsgesetzes müssen daher die einschlägigen Bestimmungen des Bürgerlichen Gesetzbuches als lex generalis gegenüber der lex specialis des Binnenschiffahrtsgesetzes Anwendung finden[2]). Demnach werden die Fragen, ob der Schiffer auch für den entgangenen Gewinn und für immateriellen Schaden haftet, ob er dem Geschädigten ein Mitverschulden entgegenhalten kann, und ob er auch dem mittelbar Geschädigten gegenüber verpflichtet ist, nach den §§ 249—255, 842—851 BGB. zu beantworten sein. Die mittelbare und unbeschränkte Haftung des Schiffers ist aus § 7 BSchGes. zu entnehmen[3]).

Bevor in die Behandlung der Frage eingetreten wird, wann im einzelnen von einem Verschulden des Schiffers gesprochen werden kann, sollen die gesetzlichen Möglichkeiten erwähnt werden, durch welche die Haftungsbestimmung abgeschwächt, zumindest deren Anwendung im Rahmen der Billigkeit gewährleistet ist.

1. Die Verjährung. Hier ist zunächst der § 117 Ziff. 7 zu nennen, demzufolge Forderungen aus dem Verschulden einer Person der Schiffsbesatzung, zu der auch der Schiffer gehört (§ 3 Abs. 2 BSchG.), schon nach Ablauf eines

1) Eglin, a.a.O., S. 56.

2) Mittelstein, Kom. Abt. I, S. 32.

3) Trotz Fehlens eines geeigneten Objekts wäre nach Ansicht Bassermanns, (Sten.Ber. a.a.O.) eine Einschränkung der Schifferhaftung in der Weise möglich daß der Schiffer — ähnlich wie im englischen Recht — nur mit einem bestimmten Betrag pro Reg.To. des von ihm geführten Schiffes haftet.

Jahres verjähren. Da das Gesetz hier nicht nur von Forderungen gegen den Schiffseigner, sondern von Forderungen schlechthin spricht, kann daraus entnommen werden, daß die Bestimmung auch dem Schiffer zugute kommt, wenn auch an erster Stelle der Schiffseigner geschützt werden soll. Denn der Gesetzgeber will offenbar vermeiden, die wirtschaftliche Bewegungsfreiheit des Unternehmens durch verspätet geltend gemachte Ansprüche aus abgeschlossenen Schadensfällen zu gefährden. Macht nun einer der Berechtigten die aus § 117 Ziff. 7 BSchG. gegebene Einrede der Verjährung geltend, so werden dadurch nur die Ansprüche aus § 7 und § 4 I Z. 3 nicht auch Z. 1 und 3 BSchG. betroffen. Auch Forderungen aus unerlaubter Handlung, welche von dritten, nicht in § 7 Abs. 2 BSchG. genannten Personen erhoben werden, fallen nicht hierunter. Für diese Fälle gelten die allgemeinen Verjährungsvorschriften, im letzten Falle die Bestimmung des § 853 BGB.

2. Die Verklarung. Eine Gewähr dafür, daß die Haftung des Schiffers nicht grundlos in Anspruch genommen wird, bietet das Recht des Schiffers, die Verklarung[1]) zu beantragen. Demnach kann der Schiffer, wenn Schiff oder Ladung von einem Unfall betroffen wurde, ein Verfahren zur Feststellung der Umstände beantragen, welche zu dem Unfall geführt haben. Zu diesem Zwecke hat er sich selbst zum Zeugnis zu erbieten und die zur Feststellung des Sachverhältnisses sonst dienlichen Beweismittel zu bezeichnen (§ 11 BSchG.). Eine längere Abhandlung über dieses besondere, dem Schiffahrtsrecht eigentümliche Beweisaufnahmeverfahren liegt nicht im Rahmen der Arbeit. Es genügt die Feststellung, daß hier die Beweisaufnahme „erheblich freier als die Sicherung des Beweises in der ZPO. gestaltet ist“ [2]) mit dem Ziele einer zuverlässigen Grundlage für spätere Schadenersatzan-

1) Obwohl das Binnenschiffahrtsgesetz diese dem Seerecht entnommene Bezeichnung nicht kennt, kann sie auch hier gebraucht werden. Mittelstein-Ehrenberg, § 20c, 1.

2) Begr. S. 49.

sprüche[1]) und für die Aufstellung der Dispache[2]). Glaubt also der Schiffer, innerhalb seiner Sorgfaltspflicht alles getan zu haben, um das schadenbringende Ereignis zu vermeiden, so schützt ihn sein Antragsrecht vor ungerechtfertigten Ersatzansprüchen.

3. Beweislast und Haftung. Auch die Beweislastregelung dient zur Feststellung des Schifferverschuldens und der Schifferhaftung. Es verdient hervorgehoben zu werden, daß im Binnenschiffahrtsrecht der Beweis des ersten Anscheins besonders entwickelt ist. So besteht eine zu entkräftende tatsächliche Vermutung für das Verschulden eines fahrenden Schiffes, welches auf ein liegendes Schiff auffährt[3]) oder dadurch einen Schaden verursacht, daß es gegen bestehende Ausweich- oder Ueberholungsregeln verstößt[4]). Das Reichsgericht[5]) hat in einer Entscheidung sogar zum Ausdruck gebracht, daß auch beim Auffahren eines Schleppkahns im Schleppverband der Beweis des ersten Anscheins für ein Verschulden des Schlepperführers spricht, obwohl zweifellos ein Schleppschiff je nach Tiefgang und Schlepptrossenlänge genügend Bewegungsfreiheit besitzen kann, um durch eigenes Verschulden einen Zusammenstoß zu verursachen. Auch wenn sich aus dem Versagen einer Einrichtung, welche der Sicherheit der Fahrgäste dienen soll, der Schluß rechtfertigt, daß die pflichtgemäße Sorgfalt des Schiffseigners oder eines Besatzungsmitglieds verletzt worden ist, spricht nach Ansicht des Reichsgerichts[6]) der Beweis des ersten Anscheins für ein Verschulden des Sorgfaltpflichtigen. Im übrigen gilt der allgemeine Satz, daß denjenigen der Ersatz fordert, die Beweislast für das schadensursächliche Verschulden trifft[7]).

1) Mittelstein Kom. Anm. 2 zu § 11.
2) Siehe S. 41 der Arbeit.
3) OLG. Rspr. 1916, S. 189
4) RGZ. 76/297.
5) Recht 26 Nr. 2208. Siehe auch Hans. RGZ. 1934, Sp. 643, DRZ. 1934, Nr. 523.
6) RGZ. 126/329; JW. 1930, 1942. JRPV. 1930/28.
7) RGZ. 126/329.

§ 3. Der Umfang der Haftung.

a) Begriff der Dienstverrichtungen.

Der Umfang der Schifferhaftung wird durch die Grenzen des Verschuldens bestimmt. Verschulden ist dann anzunehmen, wenn der Schiffer bei Erfüllung seiner Dienstverrichtungen die Sorgfalt eines ordentlichen Schiffers außer Acht läßt.

Unter Dienstverrichtungen sind die mit der Verwendung des Schiffes zur Schiffahrt unmittelbar zusammenhängenden Verrichtungen, welche dem Schiffer obliegen, zu verstehen[1]). Die Dienstverrichtungen bestimmen sich im einzelnen aus der Summe der dem Schiffer mit dem Anstellungsvertrag erwachsenden Pflichten. Dabei ist es gleichgültig, ob die Anstellung durch den Abschluß eines Dienstvertrages — dies dürfte für gewöhnlich der Fall sein[2]) — oder etwa, bei Anstellung für eine ganz bestimmte Reise[3]), auf Grund eines Werkvertrages erfolgt. Zu den genannten Pflichten gehören die Fürsorge für die Mannschaft, für Zustand und Fahrtüchtigkeit des Schiffes, die ordnungsgemäße nautische Leitung, die Abwicklung der notwendigen kaufmännischen Verpflichtungen und die Sonderpflichten gegenüber den Ladungsbeteiligten aus den §§ 8, 10, 70, 87, 91 BSchG. Meistens handelt es sich hier um Schlepp-, Fracht- oder Personenbeförderungsverträge, die vom Schiffseigner- oder -ausrüster abgeschlossen werden. Die hieraus erwachsenden Pflichten überträgt letzterer, soweit er nicht selbst zur Erfüllung in der Lage ist, seinem Erfüllungsgehilfen, dem Schiffer.

Der Kreis der Verrichtungen ergänzt sich demnach außer den gesetzlichen Sonderpflichten der §§ 8, 10, 70, 87 und 91 aus eigenen Verpflichtungen gegenüber dem Schiffseigner und aus vertraglichen Verpflichtungen des Schiffseigners gegenüber seinem jeweiligen Vertragsgegner.

---

1) Mittelstein, Kom. Anm. 2 zu § 3 BSchG.

2) Vgl. §§ 5. 7, 20, 102 Nr. 2, 104 Abs. 2, 106 Abs. 2 BSchG.

3) So ist meistens die Bestellung eines Ersatzschiffers zu deuten (§ 9 BSchG.).

Indessen dürfen die Grenzen der vertraglichen Verpflichtungen des Schiffseigners und damit des Schiffers nicht allzu eng gezogen werden. Das Reichsgericht[1]) hat eine im Schrifttum[2]) vielfach erwähnte Entscheidung getroffen, die sich mit der Frage befaßt, welche vertraglichen Verpflichtungen dem Schlepperführer bei Leckwerden eines zu seinem Schleppverband gehörenden Lastkahnes erwachsen. Zunächst möchte man annehmen, daß mit der durch den Unfall eingetretenen Unmöglichkeit, den Schleppvertrag weiterhin zu erfüllen, sämtliche Verpflichtungen des Schlepperschiffers erloschen sind. Dieser Meinung war auch der Schlepperschiffer, der den beschädigten Schleppkahn an Land setzte und seinem Schicksal überließ. Das RG. vertritt jedoch die Ansicht, es ergebe sich aus der Natur des Schleppvertrages und der Stellung des Schiffsführers, daß der Schlepperführer dem Schleppkahn auch nach Anlandsetzen zur Hilfeleistung verpflichtet sei, soweit ihm dies billigerweise zugemutet werden könne. Andernfalls treffe den Schlepperführer ein Verschulden in Ausführung seiner Dienstverrichtungen. Fälschlich wurde bei einer Würdigung[3]) dieser Entscheidung von der Verletzung einer außervertraglichen Verpflichtung durch den Schiffsführer gesprochen. Wie das RG. selbst sagt, handelt es sich hier nicht um die Außerachtlassung einer außervertraglichen Obhutspflicht, sondern um eine „sich aus der Natur des Schleppvertrages" ergebende erweiterte vertragliche Pflicht, dem Schleppkahn im Rahmen der Zumutbarkeit auch nach Anlandsetzen Beistand zu leisten.

In Fällen also, in denen keinerlei Beziehungen vertraglicher oder außervertraglicher Art zwischen Schiffseigner und Havaristen bestehen, handelt der zufällig zur Hilfe kommende Schiffer niemals im Rahmen seiner Dienstverrichtungen. Entsteht daher in einem solchen Fall durch die Hilfeleistung ein Schaden, so haftet der zu Hilfe ge-

1) RGZ. 120/121.
2) LZ. 28/620; JW. 1928/1733; HRR. 28/871 Verkr.Rsch. 28/345.
3) Die Freie Donau, 1928, S. 709.

kommene Schiffer billigerweise nur aus Grundsätzen der Geschäftsführung ohne Auftrag für Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit[1]).

b) Die Sorgfaltspflicht des Schiffers.

Im Rahmen der oben umschriebenen Dienstverrichtungen hat der Schiffer die Sorgfalt eines ordentlichen Schiffers anzuwenden. Als Norm bei der Erfüllung seiner Pflichten wird von ihm somit lediglich die Anwendung desjenigen Sorgfaltsmaßes verlangt, das in seinem Beruf durchschnittlich als ausreichend erachtet werden muß[2]). Damit ist ähnlich wie beim Kaufmann, beim Frachtführer und beim Seeschiffer eine Haftung für diejenige Schuld, die als Uebertretung der Sorgfaltspflicht anzusehen ist, ausgeschlossen. So eindeutig der Gesetzgeber auch hiermit die Grenzen der Sorgfaltspflicht bestimmt, so schwankend zeigen sich die Gerichte in der Auslegung „der Sorgfalt eines ordentlichen Schiffers". Zwar führt das RG. in einer neueren Entscheidung[3]) völlig im Einklang mit der Gesetzesauslegung der Kommentare zu § 7 BSchG. aus, es sei auf die Verhältnisse der in Betracht kommenden Verkehrskreise und auf das Maß von Umsicht und Sorgfalt Rücksicht zu nehmen, das gemäß dem Urteil besonnener und gewissenhafter Angehöriger dieses Kreises geboten sei. Wie schwer es indessen infolge „der Flüssigkeit des Verschuldensbegriffes"[4]) ist, die Grenzen des Verschuldens im Einzelfalle zu bestimmen, kann nur an Hand einiger Beispiele gezeigt werden.

Schon in der Reichstagsdebatte über das Binnenschiffahrtsgesetz[5]) wies der Abgeordnete von Langen, ein späteres Mitglied der letzten Gesetzeskommission zur Bearbeitung des Binnenschiffahrtsgesetzes auf die Nei-

---

1) Perels, a.a.O., S. 382.

2) Enneccerus-Nipperdey, I, § 197, I, 3. RGRKom. Anm. 4c zu § 276.

3) RGZ. 126/331.

4) Müller-Erzbach, D. Handelsr. Kapt. 216, S. 848.

5) Sten.Ber. a.a.O., S. 541.

gung der Gerichte hin, alles, was noch nicht als höhere Gewalt erscheine, als Verschulden des Schiffers auszulegen. So sei die Rechtsprechung in verschiedenen Fällen zu dem Ergebnis gekommen, daß ein Schiffer, der etwa auf einen Stein im Flußbett fährt oder dessen Schiff durch das Vorüberfahren eines Dampfers Spritzwasser erhält, für Beschädigung der Ladung haftbar gemacht wird. Ausführlich wendet sich Brodmann[1]) gegen eine Ueberspannung der Sorgfaltspflicht in der Rechtsprechung. Er geht von zwei Fällen aus, die Gegenstand der hanseatischen obersten Rechtsprechung waren und jeweils zu Ungunsten des Schiffers entschieden wurden, weil der Schiffer angeblich in beiden Fällen die Sorgfalt aus dem Auge gelassen hat, zu der er vermöge seines Berufes verpflichtet war. Im ersten Fall, der einen Schiffszusammenstoß behandelt, kommt Brodmann zu dem Ergebnis, daß zweifellos auf Seiten des Schiffers ein nautisches Versehen vorlag. Durch nichts sei jedoch der Beweis erbracht, daß es der Schiffer an gehöriger Aufmerksamkeit, an der nötigen Anspannung seiner Willenskräfte während der gefahrbringenden Lage habe fehlen lassen, daß er, „fahrlässig gehandelt oder unterlassen habe". Wenn dies auf Grund der Beweisaufnahme feststehe, dann könne man hier von keinem Verschulden reden; „denn", so fährt er wörtlich fort, „lehrt nicht die Theorie ohne Unterlaß, daß das Höchste an Anspannung der Willenskraft nicht verlangt werden dürfe . . ., daß nur für culpa levis, nicht für culpa levissima gehaftet werde"[2]). Im zweiten Fall hat es der Schiffer eines Schleppers unterlassen, den zum Ausscheeren neigenden Schleppkahn mit einer zweiten Trosse zu koppeln. Er war der Ansicht, dem Ausscheeren des Kahns durch kurze Kopplung mit einer Trosse begegnen zu können und hielt daher eine weitere Sicherung für überflüssig. Das Gericht machte jedoch die Ausführungen eines Sachverständigen, der hier das Ausbringen einer zweiten Trosse empfahl, zur Grundlage seiner

1) Brodmann, Arch. Ziv. Prax. 99/327 ff.
2) Brodmann, S. 403/404.

Entscheidung und stellte ein Verschulden des Schiffers fest, weil er die zweite Trosse nicht ausgebracht hatte. Die Beweisermittlung hatte jedoch nicht ergeben, daß das von dem Sachverständigen empfohlene Verfahren allgemein üblich und anerkannt ist. Wenn also, so meint Brodmann, der Schiffer dieses Verfahren nicht angewandt habe, dann sei höchstens der Beweis seiner geringeren Fähigkeit, nicht aber der Beweis seiner Nachlässigkeit erbracht[1]).

Derartige Fälle dürfte auch der Abgeordnete Bassermann, der als Begründer des Rheinischen Partikulierschifferverbandes „ius et iustitia" als besonderer Kenner des Binnenschiffahrtsrechtes gelten durfte, gedacht haben, als er in der 23. Sitzung des Reichstages[2]) der 9. Legislaturperiode, ausführte, daß ein Schiffer oft auf Grund von Sachverständigengutachten verurteilt werde, die in sich uneinig seien; der Richter neige dann der einen oder anderen Meinung zu, konstruiere das nautische Versehen und der Schiffer hafte für den Schaden.

Dieser Einwand, der Richter „konstruiere" oftmals aus Sachverständigengutachten Verschulden oder Nichtverschulden des Schiffers auf Grund seiner juristischen, nicht auch sachlichen Vorbildung auf dem einschlägigen Gebiet, ist auch heute noch nicht verstummt. So sagt Schümann[3]) von einer Reichsgerichtsentscheidung, welche die Frage des Schifferverschuldens bei einem Schiffszusammenstoß zu behandeln hatte[4]), daß die der Entscheidung unterstellten Anschauungen augenfällig der Sachlage selbst widersprächen und zwar offenbar deshalb, weil die Gerichte nicht in der Lage seien, „das verwickelte Spiel der Strömungskraft zu beurteilen". In diesem Falle hatte der zum Schadensersatz herangezogene Schiffer mit seinem Dampfer versucht, einen festgekommenen Lastkahn mittels einer Trosse loszuschleppen. Er mußte aber schon

1) Ebenda, S. 406.
2) Sten.Ber. S. 536 B.
3) Hans. RGZ. 32/524.
4) Entsch. v. 7. 2. 1931, I/25/630 ebenda.

bald die Abschleppversuche einstellen, um die Fahrrinne einem näherkommenden zweiten Dampfer freizumachen. Zu diesem Zwecke manövrierte er nunmehr mit loser Trosse, an den Lastkahn heran und kam in spitzem Winkel zu diesem zu liegen. Die hier einströmenden und angestauten Wassermassen spülten den Lastkahn in dem Augenblick los, in dem der zweite Dampfer vorbeifuhr. Da die Schlepptrosse gelockert war, schoß der Lastkahn auf den vorbeifahrenden Dampfer zu und beschädigte ihn schwer. Auf Grund dieses Tatbestandes stimmten die Gerichte darin überein, daß den Schlepperschiffer kein Verschulden treffe. Dreißig Stunden habe der Kahn festgelegen, der Schleppschiffer habe deshalb nicht damit rechnen können, daß er nun plötzlich flott werde. Demgegenüber behauptet Schümann, daß sich der Schiffer eines nautischen Verstoßes schuldig gemacht habe, weil er dem „freie Fahrt" fordernden Dampfer das gewünschte Signal schon gegeben habe, bevor die Abschleppversuche beendet waren. Offenbar hätte nach seiner Meinung der Schleppschiffer, als er neben dem Lastkahn lag, die Schlepptrosse wieder steif setzen müssen, um das Abkommen des Kahnes zu verhindern.

Auch die Frage, ob hier den Schiffer des Lastkahnes ein Verschulden treffe, wurde in einem vorhergehenden Rechtsstreit von den Gerichten behandelt und in drei Rechtszügen verneint[1]). Die Gründe waren im wesentlichen die gleichen wie die oben erwähnten. Auch hier ist Schümann anderer Ansicht und befürwortet die Revisionsbegründung. Die schräge Lage des Kahnes — er lag hinten höher als vorne — und die schon geschilderte Anstauung der Wassermassen zwischen dem Lastkahn und dem zu Hilfe gekommenen Dampfer habe den Kahnschiffer auf die Gefahr des Abkommens aufmerksam machen müssen. Um dieser Gefahr zu begegnen, wäre der Kahnschiffer verpflichtet gewesen, das Ruder zu drehen oder den Hinteranker zu werfen, zumal seine besondere Verantwortung mit der

1) Entsch. d. RG. I/3/39 bei Schümann, JRPV. 30/425.

Lockernng der Schlepptrosse, d. h. der Unterbrechung der nautischen Einheit, wieder erstanden sei.

Was ist nun für die Beantwortung der Frage nach dem Umfang der Sorgfaltspflicht aus obigen Beispielen zu entnehmen?

Zunächst wird man sich nicht der Feststellung verschließen dürfen, daß der Schiffer einen harten und verantwortungsvollen Beruf ausübt. Seine Verantwortung erhält noch dadurch besonderes Gewicht, daß er nicht nur die Interessen des Eigners, sondern — in geringerem Umfange allerdings als im Seerecht[1]) — auch die Interessen der Ladungsbeteiligten und der Schiffsgläubiger vertreten muß (§§ 10, 70, 87, 91 und 99 BSchG.). Welches Interesse nun von Fall zu Fall schutzbedürftiger ist, muß der Schiffer ebenfalls mit der ihm obliegenden Sorgfalt bestimmen. Jede fahrlässige Abwägung der sich widerstreitenden Interessen verpflichtet ihn zur Haftung und gefährdet ihn in seiner ohnedies nicht gesicherten wirtschaftlichen Lage.

Die wirtschaftliche Existenzgefährdung und die Erkenntnis der hohen Verantwortung des Schiffers, einer Verantwortung, die sich aus dem Gefahrenkreis ergibt, in dem sich der Schiffer in ungleich höherem Maße als sein Dienstherr, der Schiffseigner bewegt, darf indessen nicht zu der vielleicht billigen Folgerung führen, daß der Schiffer nur für Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit haftet; denn mit einer Haftung für leichtes Verschulden wird dem Schiffer als Gehilfen schon ein großer Teil des Unternehmerrisikos aufgebürdet[2]), was wiederum eine Trennung von Unternehmergewinn und Unternehmergefahr bedeutet, „eine wirtschaftlich notwendige Verbindung, die auch das Recht respektieren muß“[3]). Eine derart allgemeine Begründung der Bestimmung der Sorgfaltgrenzen, wie sie in § 7 Abs. 1 zum Ausdruck kommt, widerspricht dem dort aufgestellten Grundsatz der Schifferhaftung für durchschnitt-

1) §§ 512, Abs. 2; 695, 731 Abs. 2; 752 Abs. 2 HGB.
2) Müller-Erzbach, a.a.O. Arch. Ziv. Pr. 106/388.
3) Ebenda, S. 387.

liches Verschulden, das zwar keine culpa levissima, wohl aber eine culpa levis umschließt[1]). Die Härten der Bestimmung können nur im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten gemildert werden. Dies kann in der Weise geschehen, daß die Handlungen des Schiffers mit einem durchschnittlichen Sorgfaltsmaß und nicht etwa mit dem Maße eines überdurchschnittlich bewanderten Sachverständigen gemessen werden. Andernfalls dürfen aber auch die Anforderungen an die Schiffersorgfalt angesichts der Gefährlichkeit der Schiffahrt und der ihr ausgelieferten, oftmals bedeutenden Vermögenswerte nicht allzu leichte sein. Hauptsächlich mit der Beobachtung des ersteren Gesichtspunkts, wie es auch Brodmann und Schümann verlangen, wird die Rechtsprechung dem gesetzgeberischen Willen entsprechen. Dann werden auch die Bestrebungen der beteiligten Kreise, durch Sondervereinbarungen[2]) „den undankbaren Entscheidungen der Gerichte“[3]) zu entgehen, der Vergangenheit angehören.

§ 4. Die Abdingbarkeit der Haftungsbestimmungen.

In der vorgehenden Untersuchung wurde festgestellt, daß schon die Haftungsbestimmungen als solche für den Schiffer eine große Härte bedeuten und daß diese Härte auch durch die Praxis der Gerichte oftmals nicht gemildert wird. Es ist daher natürlich, daß der an erster Stelle zur Haftung herangezogene Schiffseigner bestrebt ist, die gesetzlichen Haftungsbestimmungen durch Parteivereinbarungen einzuschränken. Ist diese Möglichkeit nun gegeben, kommt sie bejahendenfalls auch der Haftung des Schiffers zugute und wo sind die gesetzlichen Grenzen der Haftungsabdingbarkeit?

---

1) Brodmann, a.a.O., S. 404.

2) In Heft 10 1931 der Zeitschrift für Binnenschiffahrt wurde ein Zusammenschluß der Binnenschiffahrt nach Art der Berufsgenossenschaften angeregt, um Havereischäden auf die Gesamtheit d. Beteiligten umlegen zu können. Knoll, bei Schümann, Hans. RGZ. 32/528.

3) Schümann, ebenda.

a) Die Einschränkung der Haftung durch den Schiffseigner.

Für die Beantwortung der ersten Frage ist vom Binnenschiffahrtsgesetz auszugehen. Enthält dieses Gesetz eine Bestimmung, welche die Beschränkung der Haftung verbietet? Die Frage ist zu verneinen. Auch auf dem Umweg über die Satzungsbestimmungen der Binnenschiffahrtsverbände[1]) hat der Gesetzgeber kein derartiges Verbot getroffen, obwohl die Neigung hierzu auf verwandten Gebieten unverkennbar ist. Denn sowohl das Gesetz über die Beförderung der Personen zu Lande[2]) (§ 25 d. Ges.) wie auch das Gesetz über den Güterfernverkehr[3]) (§ 18 d. Ges.) enthalten Bestimmungen, welche die Unabdingbarkeit der gesetzlichen Haftungsverpflichtungen und die Versicherungspflicht des Unternehmers zum Inhalt haben. Der Grund für das Fehlen einer derartigen Bestimmung auf dem hier zu behandelnden Rechtsgebiet dürfte darin liegen, daß zwangsläufig mit einem Verbot der Haftungsabdingbarkeit auch die Versicherungsprämien und damit die Frachtsätze der Reedereien erhöht werden müßten, eine Entwicklung, welche die Leistungsfähigkeit des Unternehmens und die Stabilität des Frachtenmarktes gefährden könnte[4]). Die Möglichkeit einer Haftungsbeschränkung im Binnenschiffahrtsrecht kann mithin getrost unterstellt werden. In der Praxis wird diese Beschränkung in der Weise erfolgen, daß die vom Schiffseigner abgeschlossenen Fracht-, Schlepp- oder Personenbeförderungsverträge Bestimmungen enthalten, welche entweder im Rahmen des gesetzlich Möglichen eine Haftung gänzlich ausschließen, sog. Freizeichnungsklauseln — oder die Haftung auf ganz bestimmte Waren beschränken.

1) VO. über den organischen Aufbau des Verkehrs vom 25. 9. 1935 (RGBl. I, 1169). Vgl. auch I. DVO. der VO. des Reichspräsidenten zur Anpassung einiger Gesetze an die veränderte Lage von Wirtschaft und Finanzen (Anpassungs-VO.) vom 21. 12. 1931 (RGBl. I, 783) zur Errichtung von Körperschaften des öff. Rechts (Schifferbetriebsverbänden) vom 23. 3. 1932.

2) Vom 4. 12. 1934, RGBl. I, 1217.

3) Vom 26. 6. 1935, RGBl. I, 788.

4) DJ. 1936, 1660.

Schließlich kennt die Praxis noch solche Verträge, welche die Haftung des Schiffseigners von der Einhaltung bestimmter Formalitäten abhängig machen [1]).

b) Die Bedeutung der Haftungseinschränkung für die Schifferhaftung.

Solche Bestimmungen nehmen in der Praxis der Binnenschiffahrt einen ungewöhnlich breiten Raum ein. Im Rahmen dieser Arbeit ist ein näheres Eingehen dann erst gerechtfertigt, wenn hiermit auch die Haftung des Schiffers beschränkt wird. Es wäre m. E. falsch, wenn man daraus schließen wollte, daß in fast allen Schadensfällen, die der Schiffer zu vertreten hat, nur der Eigner von dem Geschädigten zur Haftung herangezogen wird. Zweifellos haftet der Eigner nur aus den haftungseinschränkenden Vertragsbestimmungen. Wenn der Eigner nun den Schiffer überhaupt im Innenverhältnis für den entstandenen Schaden verantwortlich machen will, so doch sicherlich nicht über die vom Geschädigten verlangte Schadensersatzsumme hinaus. Daher kommt auch dem Schiffer jede haftungseinschränkende Vertragsbestimmung zugute. Dieser Gedankengang kann zwar ein weiteres Eingehen auf die oben gestellte Frage überflüssig machen. Er wird aber dann nicht zum Ziele führen, wenn der Geschädigte aus einem beliebigen Grunde den Schiffer unmittelbar in Anspruch nimmt. Dies wird vor allem dann der Fall sein, wenn der Schiffseigner eine Haftung für das Verschulden des Schiffers gemäß §§ 278 Abs. 2, 276 Abs. 2 überhaupt ablehnt. Daß dies möglich ist, hat das OLG. Karlsruhe [2]) ausdrücklich bestätigt, als es sich mit der Frage beschäftigte, ob die Verfrachtungsbedingungen

1) So war in einem Schleppvertrag, über dessen Wirksamkeit das RG. im 98. Bd. S. 125 zu entscheiden hatte, bestimmt, daß ein Schaden des Schleppkahns dem Schlepperführer sofort und der Reederei innerhalb 48 Stunden zu melden ist, andernfalls jegliche Ersatzansprüche ausgeschlossen sein sollen. Werneburg, a.a.O. Arch. f. RPflege, 1936/97.

2) DJ. 1936, S. 1659, 1660; vgl. hierzu auch Mittelstein, Kom. Anm. 1 zu § 3 BSchG.; Förtsch, Anm. 8 zu § 3.

oftmals aufgenommene Klausel, die Reederei hafte bei Schadensfällen nur für eigenes Verschulden und für das Schulden leitender Angestellter, wirksam sei. In der Entscheidung wurde nämlich festgestellt, daß die Haftung des Eigners tatsächlich nur im Rahmen dieser Bestimmung eingreife, daß der Schiffer nicht unter den Begriff des leitenden Angestellten falle, die Haftung für sein Verschulden gemäß § 278 Abs 2 BGB. mithin wirksam ausgeschlossen werden könne.

Kann sich der Schiffer auch, wenn er unter solchen Umständen zur Haftung herangezogen wird, auf die haftungseinschränkenden Vertragsbedingungen zwischen Schiffseigner und Ladungsbeteiligten oder Beförderungsberechtigten berufen?

Sicherlich dann nicht, wenn der Schaden durch die verschuldete Außerachtlassung von Bestimmungen entstanden ist, die dem Schiffer vermöge seines Berufes bekannt sein müssen, oder durch eine unerlaubte Handlung im Sinn der §§ 823, 826, deren Folgen sich niemand, es sei denn für fahrlässige Handlungen durch Sonderabmachungen entziehen kann. Aus einer Verletzung gesetzlicher Bestimmungen, die der Schiffer in Ausübung seiner Dienstverrichtungen zu beachten hat, werden nicht selten Schadensersatzansprüche gegen den Schiffseigner auf den Weg über § 3 BSchG. geltend gemacht. Auch das Reichsgericht hat sich wiederholt mit der Frage befaßt, ob derartige Ansprüche nur auf die §§ 485, 486 HGB. bezw. §§ 3, 4 BSchG. zu stützen seien[1]) oder ob der Geschädigte auch die unbeschränkt persönliche Haftung nach § 831 BGB. begründen könne, wo er sich allerdings der Gefahr eines Entlastungsbeweises aussetzt[2]). Da die Schifferhaftung im Schrifttum[3]) und Rechtsprechung vorwiegend

1) So RGZ. 116/214.

2) So RGZ. 151/297; für das Verhältnis des § 831 BGB. zu § 485 HGB.; ebenso für das Verhältnis des § 831 BGB. zu § 3 BSchG. auf Grund der dort zit. RGZ. 149/6.

3) Schaps-Mittelstein, Kom. Anm. 22 zu § 485 HGB.; Förtsch Anm. 1 zu § 3; vgl. auch Begr. S. 39.

dann behandelt wird, wenn eine unerlaubte Handlung vorliegt bezw. eine gesetzliche Verpflichtung außer Acht gelassen ist, mag dies zu der Ansicht verleiten, daß der Schiffer nur auf Grund gesetzlicher Verpflichtungen tätig werde und sich daher der Haftung niemals entziehen könne. Diese Ueberlegung hat offenbar auch Perels [1]) zu der Feststellung geführt, daß die Haftung des Kapitäns an Bedeutung gewinne, je häufiger der Reeder bei Abschluß von Frachtverträgen seine Haftung beschränke.

Dies ist m. E. jedoch nur teilweise richtig. Die Tätigkeit des Schiffers wird nämlich nicht nur durch außervertragliche Vorschriften bestimmt, sondern auch durch vertragliche, vom Schiffseigner eingegangene Verpflichtungen, wie dies bereits bei der Begriffsbestimmung der „Dienstverrichtungen" i. S. des § 7 BSchG. festgestellt wurde. Diese vertraglichen Verpflichtungen sind die Auswirkungen des jeweiligen Fracht- oder Beförderungsvertrages. Naturgemäß verschieben sie sich nach dem jeweiligen Inhalt der Vertragsbedingungen. Hat ein Schiff besonders empfindliche Waren geladen und ist für deren sorgfältige Verstauung und Beförderung eine Sondervergütung zugesagt, so muß die Verpflichtung des Schiffers als Erfüllungsgehilfen des Schiffseigners-Frachtführers zur Ueberwachung der Güter weiter reichen als für gewöhnlich. Er hat dann bei seinen Dienstverrichtungen mit überdurchschnittlicher Sorgfalt zu verfahren. Anders ist es dagegen, wenn eine bestimmte Ware deshalb zu einem billigen Frachtsatz verladen wird, weil die Parteien darüber einig sind, daß insbesondere während des Transportes keine besonderen Maßnahmen gegen den Verderb der Ware zu treffen sind. Notwendig wird dann aus dieser vertraglichen Vereinbarung auch die Sorgfaltspflicht des Schiffers bestimmt. Gegenüber dem früheren Beispiel verringert sich hier das Maß seiner Sorgfaltspflicht und somit der Umfang seiner Haftung.

Es ergiebt sich hieraus, daß auch die Haftung des Schiffers, soweit sie aus der mangelhaften Erfüllung von

1) Perels, a.a.O., S. 386.

Vertragspflichten des Schiffseigners herrührt, der nämlichen Einschränkung unterliegt, wie die Haftung des Eigners. Die Richtigkeit dieser Feststellung und ihre praktische Bedeutung ergibt sich vor allem aus der rechtlichen Würdigung jener nicht seltenen Fälle, in denen der Schiffseigner auch Frachtführer ist. Wäre hier der Abschluß des Frachtvertrages zwischen Ladungsbeteiligten und Schiffseigner-Frachtführer für den Umfang der Schiffersorgfalt ohne Einfluß, dann würden die Bestimmungen der §§ 26 BSchG. 451, 450 Abs. 3 HGB. bedeutungslos sein, wonach der Frachtführer für den vollen Wert des beschädigten Frachtgutes nur bei Vorsatz und grober Fahrlässigkeit seiner Leute haftet. Denn auf dem Umweg über §§ 3, 7 BSchG. könnte der Geschädigte den Schiffseigner trotzdem schon bei leichter Fahrlässigkeit seines Schiffers in Anspruch nehmen. Eine solche Umgehung des als lex specialis geltenden § 451 HGB. kann jedoch nicht im Sinne des Gesetzes liegen. Offenbar deshalb kommt auch Kuhn[1]) zu dem Ergebnis, daß die von der Schiffsbesatzung zu beobachtende Sorgfalt durch den Frachtvertrag beeinflußt werde. Wirkt sich der Frachtvertrag derartig aus, so ist kein Grund ersichtlich, weshalb nicht jede vertragliche Abmachung den Umfang der Schiffersorgfalt mitbestimmt, durch welche der Schiffseigner seine Haftung für Unversehrtheit des Gutes einschränkt.

Auch aus diesem Grund muß sich der Schiffer daher auf haftungseinschränkende Vertragsbedingungen berufen können. Daß dies auch in der Praxis der Fall ist, wird ausdrücklich in § 84 der Elbschiffahrtsverfrachtbedingungen hervorgehoben. Zunächst werden dort die Fälle angeführt, in denen von Seiten des Schiffahrtsunternehmens nicht auf Grund des Frachtvertrages, sondern nur auf Grund eines besonderen Versicherungsvertrages gehaftet wird. (Z. B. für Anfahren, Auffahren, Zusammenstoß von Schiffen, Leckspringen, Wellenschlag, Wetterschlag oder Brand, Explosion, Aufruhr, Beraubung, Diebstahl). Zum Schluß heißt es dort: „Wird von dieser Versicherung durch

1) Kuhn, a.a.O., S. 41.

Vermittlung der Gesellschaft kein Gebrauch gemacht, so ist jede vertragliche und außervertragliche Haftung der Gesellschaft, der . . . Schiffseigner und deren Schiffsbesatzung für Verlust oder Schadensfälle der vorbezeichneten Art ausgeschlossen".

c) Die Grenzen der Abdingbarkeit.

Die Möglichkeit, die Haftung für Schiffseigner und Schiffer abzudingen, ist beschränkt. Dem Schiffer kann vor allem eine außervertragliche Haftung beschränkt erlassen werden. In der angeführten Verfrachtungsbedingung kommt zwar zum Ausdruck, daß die Praxis Gefahr läuft, dies zu verkennen, da hiernach eine Haftung auch dann ausgeschlossen sein soll, wenn eine außervertragliche Verpflichtung außer Acht gelassen ist. Daß dies nicht angängig ist, hat die Rechtsprechung wiederholt hervorgehoben[1]). So ist die Freizeichnung des Schiffers von Wasserschäden unbeachtlich, wenn er vor Antritt der Reise seine Prüfungspflicht auf die Verwendung eines fahrtüchtigen Schiffes vernachlässigt hat[2]), ferner dann, wenn das Gut nach Ankunft in vorsätzlicher oder grob fahrlässiger Weise schädlichen Einflüssen ausgesetzt wurde[3]).

Auch der Freizeichnung von vertraglicher Haftung hat die Rechtsprechung Grenzen gesetzt. Bei Prüfung ihrer Wirksamkeit fragt es sich zunächst, ob die Freizeichnungsklausel Bedingung des jeweiligen Fracht- oder Beförderungsvertrages geworden ist. Die Frage ist nicht immer leicht zu beantworten, weil diese Klauseln zwar meistens in den allgemeinen Verfrachtungsbedingungen einer Reederei oder einer Reedereiunternehmergruppe enthalten sind, in Einzelfällen jedoch nicht erneut vereinbart werden. Sicherlich müssen die Bedingungen dann gelten, wenn das der Vertragsbestätigung dienende Formular einen

1) JW. 1930/1944; Recht 29/2431; vgl. Eckstein, a.a.O. Verkr. Rsch. 29/432.

2) Verkr.Rsch. 29/520.

3) Verkr.Rsch. 22/417.

deutlichen Hinweis[1]) auf dieselben enthält oder wenn die Gegenpartei deren Kenntnisnahme vor Vertragsabschluß bestätigt hat[2]). Zweifel entstehen erst in Fällen, in denen die Bedingungen dem Kontrahenten völlig fremd sind, da er sie weder aus früheren Geschäftsverbindungen kennt, noch mit ihnen durch einen besonderen Hinweis vor oder während des Vertragsabschlusses vertraut gemacht wurde. Die nunmehr entstehende Frage nach der Wirkung der Bedingungen wird daher auch ganz verschieden beurteilt. Das Landgericht Berlin[3]) vertritt die Ansicht, daß jeder der mit öffentlichen Transportanstalten kontrahiert, sich stillschweigend deren Bedingungen unterwirft. Mittelstein[4]) ist der Auffassung, daß der Vertragsgegner des Frachtführers, wenn bei Vertragsabschluß nicht ausdrücklich auf die allgemeinen Vertragsbedingungen hingewiesen wurde, selbst dann nicht an letztere gebunden sei, wenn diese durch allgemein zugänglichen und offensichtlichen Aushang oder durch Anzeige in den Tageszeitungen allgemein kundgetan werden. Nach Ansicht des Reichsgerichts[5]) genügt indessen eine augenfällige Kundmachung der Vertragsbedingungen. Gierke[6]) verlangt ein weiteres Erfordernis zu deren Wirksamkeit. Die Gegenpartei müsse nämlich außerdem nach der Verkehrsauffassung mit dem Vorhandensein solcher Geschäftsbedingungen rechnen. Dem ist beizustimmen. Mußte die Gegenpartei aus den Umständen entnehmen, daß „Art und Umfang des Betriebes eine Individualisierung des Vertragsinhaltes ausschließen“[7]), so entspricht die Unterstellung der allgemeinen Bedingungen der Billigkeit. War dies jedoch nicht zu erkennen, so kann allein durch eine allgemeine Bekanntgabe der Bedingungen an einen unbestimmten Personenkreis — in

1) Staub-Koenige, Anm. 17 zu § 346 HGB.; RGZ. 102/396.

2) Staub-Koenige, ebenda, JW. 1914/158.

3) SSZ. 1922, 187; siehe auch Staub-Koenige, Anm. 17a zu § 346.

4) Mittelstein-Ehrenberg, § 57, 7, S. 260/61.

5) RGZ. 109/304.

6) Gierke, a.a.O., ZBlH. 1926/323, so auch Kuhn, a.a.O. S. 59.

7) OLG. Rspr. 14/371.

solchen Fällen ist nicht die Gewähr geboten, daß die Gegenpartei die Bedingungen einsieht — ein Einzelvertrag nicht belastet werden. Wann im einzelnen bei Vertragsabschlüssen mit allgemeinen Bedingungen gerechnet werden muß, ist Tatfrage. Zu ihrer Beantwortung wird vor allem die Auslegung der geltenden Verkehrssitte verhelfen.

Ist nun die Freizeichnungsklausel auf eine vorbezeichnete Weise Gegenstand des Einzelvertrages geworden, so ergibt sich hieraus noch nicht schlechthin ihre Wirksamkeit. Entsprechend den §§ 157, 242 BGB. muß nach der Rechtsprechung des Reichsgerichts hinzukommen, daß die haftungseinschränkenden Vertragsbedingungen einerseits dem begründeten [1]) Interesse des Schiffseigners entsprechen, andererseits auch dem Interesse der Gegenpartei Rechnung tragen [2]). Verstößt eine Freizeichnung gegen diesen Grundsatz, so hat das, wenn ein Verstoß gegen § 138 BGB. gegeben ist, die Nichtigkeit der Bestimmung zur Folge. Es ergibt sich hieraus, daß eine Freizeichnung i. S. des § 138 BGB. nicht gegen die guten Sitten verstößt, wenn die Gegenpartei entsprechende Vorteile erlangt, wenn sie z. B. auf diese Weise Frachtzuschuß oder Versicherungsprämien spart [3]). Andererseits muß jedoch von Sittenwidrigkeit gesprochen werden, wenn die Freizeichnung unter Mißbrauch einer Monopolstellung sei es auch nur einer wirtschaftlichen [4]), lediglich dem Zweck dient, dem Verkehr unbillige Fesseln aufzuerlegen [5]).

Hier verdient auch eine Entscheidung des Reichsgerichts, im 116. Bd. Beachtung [6]), wonach es dem Aufsteller von Vertragsbedingungen zur Pflicht gemacht ist, Haf-

1) RGZ. 98/123.

2) RGZ. 126/327.

3) DJ. 1926/1659.

4) DJ. 1926/1659; siehe auch § 4 Abs. 2 der VO. gegen den Mißbrauch wirtschaftlicher Machtstellungen vom 2. 11. 1923, (RGBl. I, S. 1067, 1090) und vom 5. 9. 1934 (RGBl. I, 823).

5) RGZ. 106/396; 102/386; 103/82; gegen den Mißbrauch einer Monopolstellung kann auch d. Kartellgericht einschreiten (§ 10 der ob. VO.).

6) RGZ. 116/215.

tungseinschränkungen klar und unmißverständlich zum Ausdruck zu bringen, widrigenfalls die über die Tragweite der Klausel bestehenden Unklarheiten dem Aufsteller zur Last gelegt werden[1]).

Auf diese Weise durch die Rechtsprechung eingeengt hat die Freizeichnung von der Haftung keine überragende Bedeutung. Dem Schiffer kommt sie vollends nur insoweit zugute, als hiermit die Sorgfalt seiner vertraglichen Verpflichtungen beschränkt wird. Bezüglich seiner außervertraglichen Verpflichtungen gilt — dies muß nochmals hervorgehoben werden — das Sorgfaltsmaß des § 7 Abs. 1 BSchG. abdingbare für leichte Fahrlässigkeit.

§ 5. Die Haftung im einzelnen.

Eine Haftung aus § 823 BGB. ergibt sich für jedermann bei schuldhaften unerlaubten Handlungen und somit auch für den Schiffer. Darüber hinaus haftet der Schiffer dem Schiffseigner aus dem Anstellungsvertrag und aus der Vorschrift des § 7 Abs. 2 BSchG. Aus dieser Bestimmung ist er auch den Ladungsbeteiligten (Absender und Empfänger), den beförderten Personen und der Schiffsbesatzung bei Vernachlässigung seiner Sorgfaltspflicht zum Schadensersatz verpflichtet. Die Ersatzberechtigten zerfallen mithin in drei Personenkreise, deren wichtigster vom Schiffseigner eingenommen wird, da dieser den Schiffer aus dem Gesichtspunkt der unerlaubten Handlung, des Anstellungsvertrages und der Sonderbestimmung des § 7 Abs. 2 BSchG. in Anspruch nehmen kann.

a) Die Haftung gegenüber dem Eigner.

1. Aus dem nautischen Wirkungskreis des Schiffers. Um die Haftung gegenüber dem Schiffseigner behandeln zu können, bedarf es eines näheren Eingehens auf die Pflichten des Schiffers gegenüber seinem Dienstherrn[2]).

An erster Stelle obliegt ihm die ordnungsgemäße

1) LZ. 1925/768; JW. 1927/1248.

2) Vgl. Perels, a.a.O., S. 395/96 u. die dort genannte RGZ. 14/9.

nautische Leitung des Schiffes, vor allem die Einhaltung der sich auf den Verkehr und den Transport auf den Binnenwasserstraßen beziehenden Strompolizeiverordnung. Für die übrigen aus seiner nautischen Tätigkeit erwachsenden Pflichten bietet § 8 BSchG. einen Anhalt. Wenn dieser Paragraph auch nur die Anwendungsfälle des § 7 mitbestimmt und der Schiffer daher bei Verletzung der in § 8 angezeigten Pflichten auch den übrigen im § 7 BSchG. genannten Personen haftet, so erwächst die Sorgepflicht für das Schiff doch vorwiegend aus Verpflichtungen gegen den Schiffseigner, während die Ueberwachungspflicht für die Ladung sich hauptsächlich aus dem Vertrag des Schiffers mit den Ladungsbeteiligten ergibt. Von dieser Ueberlegung ist der Uebersicht halber auch im folgenden ausgegangen.

Gemäß § 8 Abs. 1 hat der Schiffer vor Antritt der Reise für die Fahrtüchtigkeit des Schiffes zu sorgen. Das Schrifttum[1]) zu § 8 stimmt darin überein, daß hiermit nur die relative, d. h. diejenige Fahrtüchtigkeit gemeint ist, welche es dem Schiff ermöglicht, gerade die an Bord genommene Ladung an ihren Bestimmungsort zu bringen. Der Schiffer muß deshalb darauf bedacht sein, daß das Schiff nicht überladen oder mit solchen Gütern beladen wird, welche besondere Sicherungs- und Schutzvorrichtungen, die das Schiff nicht aufweisen kann, verlangen (etwa für den Transport feuergefährlicher Stoffe). Auch darf der Schiffer als Schlepperführer nicht mehr Schleppkähne annehmen, als er entsprechend der Zugkraft seines Schleppers mit Sicherheit zu schleppen vermag[2]).

Ferner hat der Schiffer für gehörige Einrichtung und Ausrüstung des Schiffes zu sorgen (§ 8 Abs. 1) Bohlen[3]) wendet sich gegen die Einbeziehung dieser Sorgepflicht unter die allgemeine Sorgepflicht des Schiffers für Fahr-

1) Mittelstein, Kom. Anm. 2 zu § 8 und das dort angegebene Schrifttum. Zum Begriff der absoluten Fahrtüchtigkeit, Bohlen S. 23, Reiter S. 19, Schaps-Mittelstein Anm. 2 zu § 531 HGB.

2) Eglin, S. 59 und das dort angegebene Schrifttum.

3) Bohlen, a.a.O., S. 24.

tüchtigkeit des Schiffes, wie es angeblich Mittelstein[1]) versuche, wenn er das Vorhandensein und die Brauchbarkeit einzelner Einrichtungs- und Ausrüstungsgegenstände unter den Begriff Fahrtüchtigkeit subsumiere. Die von Bohlen verlangte Abgrenzung entbehrt jedoch für die Frage der Schifferhaftung jeder praktischen Bedeutung, da der Schiffer in jedem Falle gleichmäßig verantwortlich ist. Es erübrigt sich daher ein näheres Eingehen auf die Unterscheidung. Die Begriffe Schiffseinrichtung und -ausrüstung wird man indessen in der Weise trennen müssen, daß erstere dem Wohle der Beförderungsberechten und der Sicherheit der Fracht im engeren Sinne dient, während die Ausrüstung eine umfassendere Bedeutung hat, da sie dem ganzen Schiff zugute kommt. Auf welche Gegenstände sich im einzelnen die Ueberwachungspflicht des Schiffers zu erstrecken hat, bestimmen die Strompolizeiverordnungen „je nach Größe, Art und Tragfähigkeit des Schiffes, nach der zu benutzenden Wasserstraße und nach der Ladung“[2]).

Auch wenn die Besatzung in der Regel vom Schiffseigner angeheuert wird, so obliegt doch die Sorge für hinreichende Bemannung dem Schiffer, der mit solchen Fragen, welche im engsten Zusammenhang mit der Schiffsleitung stehen, vertrauter ist als der Eigner. Auch hier bieten die Strompolizeiverordnungen dem Schiffer die nötigen Anhaltspunkte[3]).

Unter die Sorge für das Schiff fällt auch die Pflicht die Schiffspapiere und Ladungsverzeichnisse an Bord zu haben. An erster Stelle ist hier der Schiffsbrief zu nennen, eine Urkunde, welche von der Registerbehörde über die Eintragung des Schiffes ins Schiffsregister ausgestellt ist (§ 125 BSchG.). Auch das Schiffspatent oder Schiffsattest, eine obrigkeitliche Bescheinigung, welche die Tauglichkeit und ordnungsmäßige Ausrüstung des Schiffs bestätigt, gehört hierzu. Wieweit auch andere Schiffspapiere mit-

1) Mittelstein, Kom. Anm. 2b zu § 8.
2) Förtsch, Anm. 3 zu § 8; vgl. § 3 Ziffer 5 RHSchPO.
3) RhSchPO. ebenda, § 27 ESchPVO.

zuführen sind (Patente, Eichscheine, Dampfkesselrevisionsbücher), bestimmen wiederum die einzelnen Strompolizeiverordnungen. Nach Ansicht Landgrafs[1]) muß sich in Anlehnung an das HGB. die Sorge des Schiffers auch auf die für die Besatzung nötigen Papiere richten. Hierzu würden die Arbeitsbücher der Mannschaften gehören, welche durch die dritte DVO. zum Gesetz über die Einführung eines Arbeitsbuches vom 9. 5. 1936 (RGBl. I S. 444) an die Stelle der früheren Fahrtenbücher getreten sind[2]).

In § 9 Abs. 1 BSchG. wird dem Schiffer zur Pflicht gemacht, den Antritt oder die Fortsetzung der Reise nicht ungebührlich zu verzögern, bei Hinderungsgründen die Anordnung des Schiffseigners einzuholen oder im Notfalle selbst geeignete Vorkehrungen für die Fortsetzung der Reise zu treffen. Die fortgesetzte Berichterstattungspflicht gegenüber dem Dienstherrn ist in § 10 nochmals besonders hervorgehoben.

Verletzt der Schiffer diese Pflichten, so haftet er dem Schiffseigner aus Gesetz und Vertrag. In Anlehnung an den Wortlaut des § 8 Abs. 1 BSchG. ist im Schrifttum Streit entstanden, welche Tätigkeit vom Schiffer gefordert werden muß, damit er sich von dieser Haftung befreien kann. Da das Gesetz in § 8 Abs. 1 lediglich verlange, daß der Schiffer vor Antritt der Reise auf die Fahrtüchtigkeit des Schiffes „sehe", ist Reiter[3]) der Ansicht, daß der Schiffer seiner Sorgfaltspflicht genüge, wenn er den Schiffseigner von dem mangelhaften Zustand des Schiffes unterrichte. Er habe nicht die nämliche Verpflichtung wie der Seeschiffer, welcher nach Maßgabe des § 513 HGB. für den ordnungsgemäßen Zustand des Schiffes ein Uebriges tun, nämlich hierfür „sorgen" müsse. Landgraf[4]) ist

1) Landgraf, Anm. 8 zu § 8.

2) Ueber die Führung dieser Arbeitsbücher siehe die VO. in Ergänzung der ersten DVO. zum Gesetz über die Einführung eines Arbeitsbuches vom 16. 5. 35 bei Koenig, a.a.O. Deutsche Verw. 1937, S. 16, siehe hiezu 6. DVO. v. 6. 2. 38 (RGBl. I, 181).

3) Reiter, a.a.O., S. 18.

4) Landgraf, Anm. 4 zu § 8.

der Meinung, daß nur in redaktioneller Beziehung ein Unterschied zwischen der in § 8 Abs. 1 und der in § 513 HGB. gewählten Fassung zu finden und das Schwergewicht auch in § 8 auf die Sorge für die Fahrtüchtigkeit des Schiffes zu legen sei. Nach seiner Auffassung genügt daher ein bloßes Aufmerksammachen des Schiffseigners seitens des Schiffers nicht, um letzteren völlig von der Haftung zu befreien.

Wenn Landgraf diese Ansicht auch schon in der zweiten Auflage seines Kommentars vertreten hat, so entbehrt die Ansicht m. E. auch heute nicht ihrer Berechtigung. Denn daß dem Gesetzgeber an der von Reiter gewünschten Unterscheidung nichts gelegen war, beweist schon der Gebrauch des Wortes „sorgen“ in § 8 Abs. 2 BSchG. Wäre hiermit gegenüber der Fassung des § 8 Abs. 1 ein Mehr ausgedrückt, so käme man zu dem unhaltbaren Ergebnis, daß der Schiffer in höherem Maße sein Augenmerk auf die Tüchtigkeit der Lade- und Löschgerätschaften zu richten habe, als auf die Fahrtüchtigkeit seines Schiffes, dessen Betreuung ihm naturgemäß am nächsten liegen muß. Die von Reiter vorgenommene Unterscheidung kann daher keine Geltung beanspruchen.

Damit ist jedoch nicht gesagt, daß seine Ansicht im Ergebnis falsch ist. Der Binnenschiffer hat als Folge seiner Abhängigkeit vom Schiffseigner, die sich in der ständigen Mitteilungspflicht und der beschränkten Vertretungsmacht ausdrückt, vor Antritt der Reise regelmäßig gar nicht die dem Seeschiffer gegebene Möglichkeit, einen fehlerhaften Zustand des Schiffes zu beseitigen, es sei denn, daß die Fehlerhaftigkeit durch seine eigene Tätigkeit mühelos behoben werden kann. Ist dies nicht möglich, so muß es zweifellos genügen, wenn der Schiffer seinen Dienstherrn von dem mangelhaften Zustand benachrichtigt[1]). Erst wenn er dies nicht tut, kann von einer Verletzung der Sorgfaltspflicht gesprochen werden, andernfalls geht mit der Mitteilung an den Schiffseigner die Verantwortung für den fehlerhaften Zustand auf letz-

1) So Förtsch, Anm. 2 zu § 8; Mittelstein, Kom. Anm. 2 zu § 8.

teren über. In diesem Falle wird der Schiffer von jeglicher Haftung frei, wenn er auf Grund einer in Kenntnis der mangelhaften Sachlage erteilten Anweisung des Eigners gehandelt und so — ohne allerdings eine unerlaubte Handlung begangen zu haben — den Schaden herbeigeführt hat (§ 7 Abs. 2 S. 2 BSchG.). Mit Hilfe des § 7 Abs. 2 S. 2 ist nicht nur in diesem Zusammenhang die Möglichkeit eines Haftungsausschlusses gegeben. Sie besteht auch in den Fällen, in denen dem Schiffer die Einholung von Anweisungen zur Pflicht gemacht wird. Außerdem muß dieser Anweisung nicht immer die Mitteilung eines Sonderfalles vorausgehen, sie kann auch in allgemeinen Dienstanweisungen enthalten sein[1]).

2. Die Haftung aus dem kaufmännischen Wirkungskreis. Neben der nautischen Leitung des Schiffs obliegt dem Schiffer eine kaufmännische Tätigkeit, wenn das Schiff weder im Heimatort noch in einem Ort liegt, in dem der Schiffseigner eine Geschäftsniederlassung hat. Dann ist der Schiffer gemäß § 15 BSchG. Dritten gegenüber kraft seiner Anstellung befugt, Frachtforderungen einzuziehen, sowie für den Schiffseigner alle Geschäfte und Rechtshandlungen vorzunehmen, welche die Reise erforderlich macht[2]), die in § 15 Abs. 2 BSchG. genannten Rechtshandlungen ausgeschlossen. Auf diese Weise örtlich und sachlich beschränkt, steht dem Schiffer demnach eine gesetzliche Vertretungsbefugnis des Schiffseigners zu, mit deren Hilfe er eine dringende Schiffsausbesserung, Proviant- oder Brennstoffanschaffungen anordnen und auch Schiffsmannschaften entlassen oder einstellen kann[3]).

Letztere Befugnis hat das Gesetz in § 9 BSchG. für einen Sonderfall ausdrücklich geregelt. Hiernach hat der Schiffer, wenn er selbst das Schiff nicht mehr führen und eine Anordnung des Eigners nicht mehr einholen kann, einen Ersatzschiffer zu seinem Stellvertreter zu bestellen. Diese

---

1) Landgraf, Anm. 8 zu § 7; Mittelstein, Kom. Anm. 6 zu § 7.

2) Vgl. hierzu über die ausgedehnte Vertretungsbefugnis des Seeschiffers bei de Voss, a.a.O., S. 35; Landgraf Anm. 1 zu § 15.

3) Mittelstein, Kom. Anm. 4 zu § 15.

Verpflichtung kann jedoch keine absolute sein, da sie von der Anwesenheit eines geeigneten Ersatzschiffers abhängig ist. Mit Recht sagt daher Landgraf[1]). daß man von einer Verletzung dieser Pflicht erst dann reden könne, wenn Zeit und Umstände die Einsetzung eines Ersatzschiffers erlaubt hätten. Ist nun durch den Schiffer ein Ersatzschiffer eingestellt, so ist letzterer, da die Einstellung nicht nur erlaubt (§ 664 S. 2 BGB.), sondern sogar gesetzlich geboten ist und der Ersatzschiffer völlig in die Stellung des Schiffer eintritt, nicht als Gehilfe, sondern als Substitut anzusehen[2]), Mithin greift eine Haftpflicht des Schiffers schon gemäß § 664 Abs. 1 S. 2 BGB. nur bei culpa in eligendo Platz. Ausdrücklich ist dies nochmals in § 9 Abs. 2 BSchG. hervorgehoben. Die Haftung wird weiterhin dadurch abgeschwächt, daß nicht der Schiffer einen Entlastungsbeweis gegen sein präsumiertes Verschulden führen muß, sondern daß den Schiffseigner die Beweislast für Verschulden des Schiffers bei Auswahl des Ersatzschiffers trifft.

Aus der Feststellung, daß § 9 Abs. 2 dem Grundsatz der Substitutenhaftung entspricht, ergibt sich, daß diese Bestimmung keine Geltung für Fälle beanspruchen kann, in denen der Schiffer unter den Voraussetzungen des § 15 BSchG. Mannschaften einstellt. Denn diese zieht er nicht, wie den Ersatzschiffer, zur vollständigen Leitung des Schiffes hinzu, sondern nur zur Unterstützung der Schiffsführung. Dann kann aber nach der Rechtsprechung des Reichsgerichts nicht von Substituten, sondern nur von Gehilfen die Rede sein[3]). Dies hat zur Folge, daß der Schiffer für unerlaubte Handlungen, welche neueingestellte Besatzungsmitglieder innerhalb ihrer Dienstverrichtungen begehen, gemäß § 831 Abs. 2 BGB., haften muß.

Hat sich der Schiffer im übrigen bei Geschäften, in denen er gemäß § 15 BSchG. den Schiffseigner vertreten

1) Landgraf, Anm. 2 zu § 9.
2) RGRKom. Anm. 4 zu § 664; RGZ. 78/312.
3) Ebenda.

kann, an die Grenzen seiner Befugnisse zu halten, so entstehen gemäß § 19 BSchG. und auch gemäß §§ 164, 166 BGB. die Wirkungen des Rechtsgeschäfts einschließlich der vertraglichen Haftungsverpflichtung in der Person des vertretenen Eigners. Haftet der Schiffer aber dann, wenn er seine gesetzlichen Befugnisse überschreitet, wenn er z. B. entgegen den Bestimmungen des § 15 Abs. 2 den Abschluß von Frachtverträgen trägt?[1]). Im Innenverhältnis, dem Eigner gegenüber, ist die Frage zweifellos zu bejahen. An Anlehnung an den Wortlaut des § 19 Abs. 2 müßte die Haftung gegenüber dem Vertragsgegner ebenfalls Platz greifen.

Zu einem anderen Ergebnis kommt man mit Hilfe des § 179 Abs. 3 S. 1 BGB. Letzterer Bestimmung ist auch der Vorzug zu geben, da durch § 179 BGB. die ältere Vorschrift des § 19 BSchG. ebenso wie durch die oben genannten §§ 164, 166 BGB. aufgehoben ist[2]). Auch Förtsch[3]), der sich in der ersten Auflage seines Kommentars für eine Bevorzugung des § 19 aussprach, hat sich in seiner zweiten Auflage dieser Ansicht angeschlossen. Gemäß § 179 BGB. haftet der Vertreter dann nicht, wenn der andere Teil den Vertretungsmangel kennt oder kennen muß. Das bedeutet, auf unseren Fall angewandt, folgendes: Die Haftung des Schiffers ist trotz Ueberschreitung der gesetzlichen Vertretungsbefugnisse ausgeschlossen, wenn der Dritte i. S. des § 19 einem mit der Schiffahrt verbundenen Personenkreis angehört und daher die Befugnisse des Schiffers kennen muß. Praktisch ist hiermit in den meisten Fällen der überschrittenen Vertretungsmacht die Haftung des Schiffers nach außen hin ausgeschlossen.

---

1) Ueber die Verpflichtung des Reeders aus derartigen im Duisburger Hafengebiet üblichen Frachtverträgen Näheres bei Mittelstein, a.a.O. LZ. 1916, 10.

2) Eglin, S. 63; Makower-Löwe, Anm. 3 zu § 19.

3) Förtsch, Anm. 8 zu § 19.

b) Die Haftung gegenüber den in § 7 Abs. 2 BSchG. genannten Personen.

Die Rechtsnatur des Verhältnisses, auf Grund dessen der Schiffer dem Ladungsbeteiligten, den beförderten Personen und der Schiffsbesatzung haftet, wird im Schrifttum zu § 7 verschieden beurteilt. Anlaß hierfür ist die ungewöhnliche Bindung des Schiffers an obengenannte Personen. Ohne daß vertragliche Beziehungen beständen, gelangt er zu diesen nämlich einzig durch den Abschluß des Dienstvertrags mit dem Schiffseigner in ein gesetzliches Pflichtverhältnis. Dieses Pflichtverhältnis wird nicht nur durch die Erfüllung der vom Schiffseigner abgeschlossenen Verträge bestimmt, sondern auch durch die Gesetzesvorschriften der §§ 8, 10, 70, 87, 91 BSchG. Zutreffend sieht daher Bohlen[1]) die Eigenart der Beziehungen zwischen dem Schiffer einerseits, den Ladungsbeteiligten, Passagieren und Besatzungsmitgliedern andererseits darin, daß „deren Einzelheiten nicht so sehr die unmittelbaren Folgen des Anstellungsvertrages, sondern vielmehr der Schifferqualität sind“[2]).

In Ermangelung eines Vertragsverhältnisses zwischen Schiffer und Ladungsbeteiligten u. a. war die Rechtsprechung schon früh versucht, die Verpflichtungen des Schiffers als Auswirkung eines vertragsähnlichen Verhältnisses — einer obligatio quasi ex contractu des römischen Rechts — anzusehen und die Vorschriften der Geschäftsführung ohne Auftrag anzuwenden[3]). Indessen hat es ebenso früh nicht an Stimmen gefehlt, welche letzterem widersprachen. Schon Lewis[4]) sieht die Pflichten gegenüber den Beteiligten als Auswirkung des mit dem Eigner geschlossenen Dienstvertrages an. Reiter[5]) und Bohlen[6]) meinen, von einer echten Geschäftsführung ohne Auftrag könne sicherlich in

1) Bohlen, a.a.O., S. 73.
2) Vgl. auch Reiter, S. 41.
3) ROHG. 15/66; ebenso Ehrenberg bei Bohlen S. 75.
4) Lewis, bei Bohlen, S. 74. Vgl. auch Perels, S. 396.
5) Reiter, S. 41.
6) Bohlen, S. 75.

den Fällen keine Rede sein, in denen das Gesetz dem Schiffer ausdrücklich eine Pflicht zum Handeln auferlege. Denn damit sei ein Tätigwerden des Schiffers zu Gunsten der Beteiligten nicht mehr dessen freiem Willen überlassen, was doch ein wesentliches Erfordernis für die Geschäftsführung ohne Auftrag sei. Dieser Ansicht ist beizupflichten. Im übrigen kann man nicht umhin, das Verhältnis des Schiffers als ein auftragsähnliches Vertragsverhältnis — ein gesetzliches Mandat — zu bezeichnen, was auch in den Protokollen zum Binnenschiffahrtsgesetz zum Ausdruck kommt[1]). Kraft Gesetzes gilt mithin durch den Abschluß des Dienstvertrages mit dem Schiffseigner auch ein Auftrag zwischen Schiffer und Beteiligten als abgeschlossen, aus welchem dem Schiffer gesetzliche und vertragliche Pflichten erwachsen. Hat er diese Pflichten schuldhaft verletzt, so können die Beteiligten aus diesem Auftrag den Schaden unmittelbar vom Schiffer ersetzt verlangen[2]).

1. Die Haftung gegenüber den Ladungsbeteiligten aa) aus außervertraglichen Verpflichtungen. Den Ladungsbeteiligten gegenüber obliegen dem Schiffer besonders umfangreiche gesetzliche Pflichten. Ihn trifft die Sorge für die Ladung, für das Vorhandensein der Ladungsverzeichnisse, für die Tüchtigkeit der Lösch- und Ladegerätschaft, für gehörige Stauung und für eine der Tragfähigkeit des Schiffes und den Wasserstandsverhältnissen entsprechende Schiffsbeladung. Auch hat der Schiffer die im Ausland geltenden Vorschriften, welche die Ladung betreffen, zu beachten. Die in § 8 festgelegten Pflichten sind derart allgemein verständlich, daß eine rechtliche Würdigung nur in einigen Fällen geboten ist. Schon Bohlen[3]) hat darauf hingewiesen, daß die Ueberwachungspflicht über die Lösch- und Ladegerätschaften nicht allzustreng bemessen werden darf, obwohl er grundsätzlich mit einer alten RG-Entscheidung[4]) darin übereinstimmt,

1) Prot. V/2462, 2464.
2) S. auch Tiße, a.a.O., S. 330.
3) Bohlen, a.a.O., S. 31.
4) RGZ. 10/21.

daß der Schiffer auch auf Gegenstände der Hafenanlage, ja sogar auf Löschgerätschaften eines Ladungsbeteiligten sein Augenmerk zu richten hat. Dem kann jedoch nicht zugestimmt werden. Früher mochte ein derartiges Verlangen berechtigt erscheinen. Heute würde es eine Ueberspannung der Sorgfaltspflicht bedeuten. Denn die Lösch- und Ladegerätschaften der Hafenanlage sind heute technisch derart vervollkommnet und verfeinert, daß dem Schiffer eine eingehende Ueberprüfung nicht zuzumuten ist. Mit Eglin[1]) ist hier § 8 Abs. 2 daher grundsätzlich so auszulegen, daß sich die Sorgfaltspflicht des Schiffers einzig auf die Lösch- und Ladegerätschaften seines Schiffs und nur in Ausnahmefällen auf die Ladegerätschaften der Hafenanlagen zu beziehen hat, etwa dann, wenn der Schiffer äußerlich erkennen mußte, daß die Gerätschaften nicht den verkehrsüblichen Erfordernissen entsprachen.

Die Sorge für die Stauung macht es dem Schiffer zur Pflicht, die Güter je nach ihrem Gehalt ordnungsgemäß zu packen, gleichgültig, ob er die Unterbringung der Ladung selbst übernimmt, oder die Stauung den hierfür angenommenen Ladern überläßt, für deren Tätigkeit er gemäß § 278 BGB. ebenfalls haftet[2]). Wann von ordnungsgemäßer Stauung die Rede sein kann oder in welchem Umfange Witterungseinflüsse von der Ladung fernzuhalten sind, bleibt der Beurteilung des Einzelfalles überlassen.

Aus der Pflicht des Schiffers, das Schiff nicht schwerer zu beladen „als die Tragfähigkeit desselben und die jeweiligen Wasserstandsverhältnisse es gestatten“ ergibt sich, daß der Schiffer für die Eignung seines Schiffes, die angenommene Ladung an das Ziel zu bringen, einstehen muß. Ergeben sich demnach z. B. beim Durchfahren von Brücken Schwierigkeiten, weil der Kahn zu breit ist, dann geht dies zu seinen Lasten[3]). Die Haftung ist jedoch entsprechend dem Grundsatz durchschnittlicher

1) Eglin, S. 62.
2) Bohlen, S. 32.
3) Hans. RGZ. 36/459.

Schiffersorgfalt dann ausgeschlossen, wenn der Schaden durch ungewöhnliche Wasserstandsverhältnisse eingetreten ist, mit denen der Schiffer bei Annahme der Ladung erfahrungsgemäß nicht rechnen konnte[1]).

Ebenso wie gegenüber dem Schiffseigner legt § 10 dem Schiffer auch eine ständige Mitteilungspflicht gegenüber den Ladungsbeteiligten auf. Sie ist deshalb besonders geboten, weil der Schiffer im Gegensatz zum Seerecht[2]) die Ladungsbeteiligten regelmäßig nicht vertreten kann.

Auch die schon mehrfach erwähnten §§ 70, 87 und 91 BSchG. dienen dem Schutz der Ladungsbeteiligten. Gemäß § 70 BSchG. ist der Schiffer auch nach Auflösung des Frachtvertrages verpflichtet, für das Beste der Ladung zu sorgen. Zu diesem Zweck wird ihm in Dringlichkeitsfällen nicht nur ein Verfügungsrecht, sondern auch eine selbständige beschränkte Verfügungspflicht bezüglich der Ladung eingeräumt. Er hat nämlich, wenn etwa der Antritt oder die Fortführung der Reise unmöglich wird (§§ 67, 68 BSchG.) entweder die Ladung für Rechnung der Beteiligten mittels eines anderen Schiffs nach dem Ablieferungsort befördern zu lassen oder die Auflagerung derselben zu bewirken. Von seiner unverzüglichen Mitteilungspflicht ist er jedoch auch in diesen Fällen nicht entbunden.

Besondere Pflichten gegenüber den Ladungsbeteiligten sind dem Schiffer bei großer Haverei[3]) auferlegt. Nach § 78 Abs. 1 BSchG. ist hierunter ein Schaden zu verstehen, der dem Schiff oder der Ladung oder beiden gemeinsam durch den Schiffer selbst oder auf dessen Geheiß hin vorsätzlich zu dem Zweck zugefügt wird, Schiff oder Ladung aus gemeinsamer Gefahr zu retten[4]). Dieser Schaden wird, wenn hierdurch Schiff oder Ladung ganz

1) RGZ. 58/5.

2) § 535 Abs. 5 HGB.

3) Ueber die besondere oder kleine Haverei. Näheres bei Hatschek, S. 80 E—J.

4) Förtsch, Anm. 2 zu § 78.

oder teilweise erhalten bleibt, von den Beteiligten gemeinschaftlich getragen (§ 78 Abs. 2 BSchG.). Grundlage hierfür ist ein Verteilungsplan, die Mittelstein [1]) als Rechnung über die große Haverei bezeichnet, die Dispache. Diese ist vom Schiffer unverzüglich nach Eintritt des Schadensfalles aufzustellen (§ 87 BSchG.). Bei unklarem Sachverhalt und schwieriger Berechnung ist er berechtigt und auf Verlangen der Beteiligten sogar verpflichtet, die Aufstellung einem Sachverständigen zu übertragen. Stellt der Schiffer die Dispache auf, so ist er außerdem gemäß § 152 Abs. 2 FFG. verpflichtet, jedem Beteiligten Einsicht in die Dispache zu gewähren und ihm auf Verlangen eine Abschrift gegen Erstattung der Kosten zu erteilen.

In Fällen der Haverei erwächst dem Schiffer eine weitere Pflicht aus den Bestimmungen des § 91 BSchG. gegenüber den Ladungsbeteiligten und aus § 99 gegenüber den Schiffsgläubigern. Er ist hiernach nämlich nicht berechtigt, Güter, auf denen Havereibeiträge lasten, vor deren Berichtigung oder Sicherstellung auszuliefern. Andernfalls ist er für die Havereibeiträge insoweit verantwortlich, als diese aus den Gütern, welche er ausgeliefert hat, hätten geleistet werden können. In derartigen Fällen wird sich der Schiffer der Haftung aber dadurch entziehen können, daß er die Anweisung des Schiffseigners abwartet.

bb) Aus vertraglichen Verpflichtungen des Schiffseigners. Mit obiger Aufstellung sind zwar die gesetzlichen Verpflichtungen des Schiffers gegenüber den Ladungsbeteiligten erschöpfend aufgezählt, nicht aber die Haftungsgründe schlechthin. Der Schiffer ist den Ladungsbeteiligten auch für den Schaden wegen Nichterfüllung, nicht rechtzeitiger oder unvollkommener Erfüllung eines Frachtvertrages verantwortlich, wenn er im Rahmen seiner Dienstverrichtungen für die Erfüllung der vom Eigner eingegangenen Verträge zu sorgen hat. Ist er also vom Schiffseigner — Frachtführer zur Ausführung des Frachtvertrages bestellt, so haftet er ebenso wie sein Dienst-

1) Mittelstein, Kom. Anm. 1 zu § 87.

herr nach Maßgabe des § 58 BSchG. für Verluste oder Beschädigung des Frachtgutes.

Im Sinne dieser Bestimmung ist das Gut nicht erst dann verloren, wenn es vollständig zerstört worden ist[1]); schon jede Einwirkung auf das Gut ist hierunter zu verstehen, welche dem Frachtführer die Aushändigung an den Empfänger unmöglich macht[2]). Liefert also der Schiffer z. B. Güter, auf denen Havereibeiträge lasten, aus, so haftet er den Ladungsbeteiligten nicht nur auf Grund des genannten § 91 BSchG., sondern als Gehilfe des Frachtführers wegen Verlustes des Frachtgutes aus dem Gesichtspunkt des § 58 BSchG. Das Gut gilt indessen noch nicht als verloren, wenn dem Schiffer nur zur Zeit die Möglichkeit fehlt, es wieder an sich zu bringen und die alsbaldige Wiedergewinnung in Aussicht steht[3]).

Von einer Beschädigung des Gutes ist bei jeder qualitativen Wertminderung die Rede, mag die Beschädigung durch äußere oder innere Verschlechterung entstehen, etwa durch das Zusammenladen stark riechender mit geruchsempfindlichen Waren[4]).

Indessen erfährt die Haftung aus dem Frachtvertrag verschiedene Einschränkungen. Sie ist zeitlich begrenzt durch Empfangnahme und Ablieferung des Guts. Unter Empfangnahme verstehen die Kommentare übereinstimmend[5]) die tatsächliche Uebergabe seitens des Absenders, durch welche der Frachtführer in die Lage kommt, das Frachtgut auf seine Beschaffenheit zu prüfen. Die Uebergabe ist unabhängig davon, ob die Beförderung sofort oder erst später erfolgt. Da jedoch § 58 BSchG. kein zwingendes Recht enthält[6]), kann durch Verfrachtungsbedingungen vereinbart werden, daß die Haftung erst mit der

1) RGZ. 70/175.

2) Mittelstein, Anm. 2b zu § 58; Förtsch, Anm. 4 zu § 58 und die dort genannten RGZ. 4/12; 7/56. Siehe auch RGZ. 94/99; 103/147.

3) Kuhn, S. 14 und das dort verzeichnete Schrifttum.

4) RGZ. 60/45; 66/39; Mittelstein, Kom. Anm. 2c zu § 58.

5) Förtsch, Anm. 5 zu § 58; Mittelstein Anm. 2b zu § 58; Makower-Loewe, Anm. 3b zu § 58.

6) Begr. S. 83.

Uebernahme der Güter in das Schiff beginnen soll, vorausgesetzt, daß die Verfrachtungsbedingungen in einer schon oben bezeichneten Weise Gegenstand des Frachtvertrages geworden sind. Unter der Ablieferung des Guts ist derjenige Akt zu verstehen, durch den der Frachtführer „nach beendigtem Transport den Besitz des Guts mit ausdrücklicher oder stillschweigender Zustimmung des Empfängers aufgibt“ [1]). Diese unbestrittene Definition Mittelsteins läßt erkennen, daß zur wirksamen Ablieferung ein besonderes Verhalten des Empfangsberechtigten verlangt wird, wodurch dieser sein Einverständnis mit der Ablieferung kundtun muß. Ist der Empfangsberechtigte also nicht aufzufinden, so kann keine wirksame Ablieferung erfolgen. Wenn er jedoch vorhanden ist, so darf die Ware nicht nur dann als wirksam abgeliefert gelten, wenn der Empfangsberechtigte die Ware nach Maßgabe des § 854 Abs. 2 BGB. selbst abnimmt. — Dann kommt sein Einverständnis nur besonders klar zum Ausdruck. — Es genügt auch, wenn ein Stellvertreter des Empfangsberechtigten die Ware in Besitz nimmt [2]) oder wenn der Frachtführer bei Ablieferung der Ware mit dem Einverständnis des Empfangsberechtigten handeln kann [3]).

Sachlich ist die Haftung durch § 59 BSchG. eingeschränkt. Für die Praxis ist insbesondere die Bestimmung der Ziffer 4 dieses Paragraphen von Wichtigkeit, weil hiernach der Austrockungs- und Verstreuungsschaden in bestimmtem Umfang zu Lasten der Ladungsbeteiligten geht. In Anlehnung an diese Vorschrift hat das Landgericht Stettin [4]) ausdrücklich die Haftung des Schiffers für ein Gewichtsmanko von 1,209% abgelehnt. Darüber hinaus haben die Handelskammern von Berlin und Breslau dem Schiffer sogar ein Fehlgewicht bis zu 3% zugebilligt [5]).

1) Mittelstein-Ehrenberg, § 58 β 2, S. 262.

2) Kuhn, a.a.O., S. 16.

3) Beispiel hierzu bei Mittelstein-Ehrenberg § 58, 2 S. 263/64.

4) JW. 1922/195.

5) Werneburg, a.a.O., Zschr. f. Eisenb. u. Verksr. 49/214. Vgl. hierzu auch Makower-Loewe, Anm. 5 zu § 59.

Von großer Bedeutung für die Frachtführerhaftung ist die in § 58 getroffene Beweislastregelung. Der Geschädigte hat nur zu beweisen, daß er die Ware in ordnungsgemäßem Zustand angeliefert, jedoch beschädigt ausgehändigt erhielt. Ein Nachweis, daß den Haftungsverpflichteten ein Verschulden trifft, obliegt dem Geschädigten nicht[1]). Der Frachtführer hat zu beweisen, daß der Schaden trotz der angewandten Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht verhütet werden konnte. Da er hierbei nicht nur das Vorliegen höherer Gewalt, sondern auch eine von ihm nicht verschuldete fehlerhafte Beschaffenheit des Frachtguts zu seiner Entlastung anführen kann, hat der Gesetzgeber mit dieser Regelung eine Frachtführerhaftung bis zur Grenze der höheren Gewalt wirksam verhindert[2]). Ist die Schadensursache jedoch unaufgeklärt, so geht dies nach der Rechtsprechung des Reichsgerichts grundsätzlich zu Lasten des Frachtführers es sei denn, daß ihn hinsichtlich aller möglicherweise in Betracht kommenden Ursachen offenbar kein Verschulden trifft[3]).

Es ist natürlich, daß eine Haftung des Schiffers aus dem Frachtvertrag auch dann Platz greift, wenn der Frachtvertrag in die Form eines Schleppvertrages gekleidet ist. Dies ist der Fall, wenn Schleppkahn und Fracht der Obhut des Schleppers anvertraut werden[4]), etwa weil der Schleppkahn keine Besatzung aufweist oder nicht selbständig manövrierfähig ist[5]). Der Schlepperschiffer haftet den an der Schleppzugladung Beteiligten indessen nicht nach Maßgabe des § 7 BSchG., wenn ihm

---

1) Kuhn, S. 18/19.

2) Dies geschah in bewußter Abweichung von § 57 des Ges.-Entwurfs, der die Haftung bis zur Grenze der höheren Gewalt vorsah (Begr. S. 86); Mittelstein, Kom. I, zu § 58.

3) Werneburg, Zschr. f. Eisenb. und Verkrs. 49/215 und das dort angeführte Schrifttum. Eine für den Frachtführer günstigere Ansicht bei Mittelstein, Kom. Anm. 3b zu § 58.

4) RGZ. 67/12.

5) Makower-Loewe, Anm. 6a zu § 4 und die dort angeführte Rechtsprechung.

die Ladung nicht anvertraut wurde und kein Vertragsverhältnis zwischen seinem Dienstherrn und den Ladungsbeteiligten des Schleppzuges vorliegt[1]). Denn letztere sind dann keine Ladungsbeteiligten im Sinn des § 7. Diese können nur auf dem Weg über die §§ 823, 826 BGB. vom Schlepperschiffer Ersatz verlangen.

2. Die Haftung gegenüber den Passagieren. Abgesehen von der allgemeinen Sorgfaltspflicht des Schiffers sind seine gesetzlichen Pflichten gegenüber den Beförderungsberechtigten im Binnenschiffahrtsrecht nicht besonders festgelegt. Sie bestimmen sich einzig aus dem Beförderungsvertrag, den die Passagiere mit dem Schiffseigner abgeschlossen haben. Während die Passagiere verpflichtet sind, den Anordnungen des Schiffers zu folgen, insbesondere die Schiffahrtsordnung zu beachten, ist ihnen der Schiffer für die ordnungsgemäße Einrichtung des Schiffs, für das Vorhandensein der im Verkehr nötigen Sicherungen und für sachgemäße Aufsicht und Ueberwachung verantwortlich[2]). Aus dem Personenbeförderungsvertrag obliegt dem Schiffer auch die Sorge für das Handgepäck der Reisenden[3]). Hat er deren Gepäck gesondert übernommen, (Reisegepäck) so haftet er, da der Schiffseigner in einem solchen Falle wie ein Frachtführer haftet (§ 77 BSchG.) bei Verlust oder Beschädigung ebenso wie aus einem schlechterfüllten Frachtvertrag. (§ 276 BGB.)

3. Die Haftung gegenüber der Schiffsbesatzung. Die Vorschrift des § 7 Abs. 2, wonach der Schiffer bei Verletzung seiner Sorgfaltspflicht auch der Schiffsbesatzung verantwortlich ist, verlangt ein Eingehen auf die Frage, wer im einzelnen zur Schiffsbesatzung gehört. Der Begriff „Schiffsbesatzung" wird erstmalig in § 3 Abs. 2 BSchG. bestimmt und zwar fällt hierunter der Schiffer, die Schiffsmannschaft und alle übrigen auf dem Schiff angestellten Personen. Aus der Gegenüberstellung des

1) Makower-Loewe, Anm. 6b zu § 4.
2) RGZ. 126/329; JW. 30/1942; JRPV. 30/28.
3) Förtsch, Anm. 3 zu § 77.

Schiffers zur Schiffsbesatzung in § 7 Abs. 2 ergibt sich zwar, daß die Schiffsbesatzung hier mit der des § 3 Abs. 2 nicht völlig gleichbedeutend sein kann. Die Wahl des Wortes „Schiffsbesatzung" in § 7 Abs. 2 läßt aber trotzdem den gesetzgeberischen Willen erkennen den Schiffer nicht nur gegenüber der Schiffsmannschaft (§ 21 BSchG.), sondern auch den übrigen Schiffsangestellten gegenüber haften zu lassen[1]).

Das Verhältnis des Schiffers zur Mannschaft wird durch die §§ 21—25 BSchG. und die §§ 122—124a der GewO. bestimmt. Auch der Dienstvertrag der Besatzungsmitglieder mit dem Schiffseigner ist hierauf nicht ohne Einfluß, da der Schiffer auch hier zur Erfüllung der vom Eigner eingegangenen Verpflichtungen herangezogen werden kann. So kann ihm z. B. die ordnungsgemäße und pünktliche Lohnauszahlung oder die Gewährung von Urlaub zur besonderen Pflicht gemacht werden. Die einzelnen Fälle, in denen der Schiffer der Besatzung haften kann, bedürfen keiner näheren Erörterung, da sie in der Praxis von geringerer Bedeutung sind.

c) Die Haftung gegenüber Dritten.

Auch die Haftung gegenüber Dritten aus unerlaubter Handlung bietet keine rechtlichen Besonderheiten, soweit es sich um eine Haftung aus eigenem Verschulden handelt. Was die Haftung des Schiffers für fremdes Verschulden angeht, so beschränkt sich diese auf die schon oben erwähnten Fälle der §§ 831 Abs. 2, 832 BGB. Wann § 831 Abs. 2 BGB. Platz greifen kann, wurde bereits behandelt. Nach § 832 haftet der Schiffer, soweit er zur Beaufsichtigung minderjähriger Mitglieder der Schiffsbesatzung verpflichtet ist, für einen durch diese Personen widerrechtlich zugefügten Schaden, gleichgültig, ob dieser Schaden bei Ausführung von Dienstverrichtungen oder außerhalb des Dienstes angerichtet wurde[2]).

1) So auch Mittelstein (Kom. Anm. 2b zu § 7) und Landgraf Anm. 6 zu § 7, welche in den Anmerkungen zu § 7 zum Begriff der Schiffsbesatzung auf § 3 Abs. 2 verweisen.

2) Perels, a.a.O., Bd. 57/394.

C.

§ 6. Schlußbetrachtung.

Wie ist nun die eingangs gestellte Frage nach einer Reform der Schifferhaftungsbestimmungen zu entscheiden?

Aus den strengen Anforderungen an die Schiffersorgfalt ist zu entnehmen, daß die Haftung für den Schiffer eine unverkennbare Härte bedeutet. Es wäre unbillig wenn diese strenge Haftung in seinen kaufmännischen Wirkungskreis übergriffe und der Schiffer ähnlich dem Seerecht regelmäßig über Schiff und Ladung selbständig entscheiden müßte. Denn eine solche Verantwortung würde weder seiner beruflichen Vorbildung noch seiner wirtschaftlichen und sozialen Stellung entsprechen. Ihr kann sich der Schiffer indessen auf Grund der bestehenden Vorschriften entziehen. Hat er folgenschwere Entscheidungen zu treffen, so ist er nämlich regelmäßig nicht nur berechtigt, sondern sogar verpflichtet, dem Schiffseigner Mitteilung zu machen, dessen Anweisungen einzuholen und so die Haftung auf letzteren zu beschränken.

Soweit der Gesetzgeber jedoch den Schiffer mit dieser besonderen Haftung zur gewissenhaften Erfüllung der aus dem Schiffsbetrieb erwachsenden Pflichten anhalten wollte, entbehrt die Vorschrift auch heute nicht ihrer Berechtigung. Denn gerade in der Gegenwart verlangt die Gesamtheit eine sorgfältige Betreuung der Wirtschaftsgüter und auf dem Gebiete der Binnenschiffahrt ist der Schiffsführer kraft seiner beruflichen Ausbildung am ehesten dazu berufen, diese Forderung zu erfüllen.

Daher ist m. E. eine Aenderung der geltenden Haftungsbestimmungen nicht geboten.